

SKRIPSI

HUBUNGAN ANTARA PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN LALU LINTAS DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING*



Disusun oleh:

135120301111030

PROGRAM STUDI S1 PSIKOLOGI

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

2018

LEMBAR PERSETUJUAN

**HUBUNGAN ANTARA PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN
LALU LINTAS DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING***

SKRIPSI

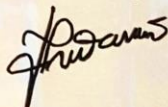
Disusun Oleh:

M FARID ANSYORI

NIM. 135120301111030

Telah disetujui Oleh Dosen Pembimbing

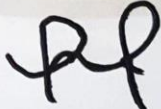
Pembimbing



Yunda Megawati, S.Psi., M.Psi
201405 8002171 2001

Mengetahui

Ketua Jurusan Psikologi



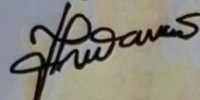
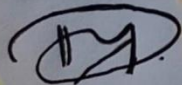
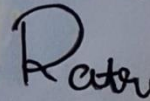
Cleoputri Al Yusainy, Ph.D
NIP. 19760823 200812 2 002

LEMBAR PENGESAHAN**HUBUNGAN ANTARA PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN
LALU LINTAS DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING*****SKRIPSI**

Disusun Oleh :

M FARID ANSYORI**NIM. 135120301111030**

Telah disetujui dan dinyatakan lulus dalam ujian sarjana

Pada tanggal **17 Januari 2018****Tim Penguji****Ketua Majelis Sidang Penguji,****Yunda Megawati, S.Psi., M.Psi****NIK. 201405 8002171 2001****Ketua Penguji****Selly Dian Widyasari, S.Psi., M.Psi****NIK. 201208 860613 2001****Anggota Penguji,****Ratri Nurwanti, S.Psi., M.Psi****NIK. 201304 871214 2001**

Malang,

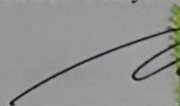
12 MAR 2018**Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik****Dekan****Prof. Dr. Unti Ludigdo, Ak****NIP. 19690814 199402 1 001**

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI**Nama : M FARID ANSYORI****NIM : 135120301111030**

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi berjudul **“HUBUNGAN ANTARA PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN LALU LINTAS DENGAN AGGRESSIVE DRIVING”** adalah benar-benar karya saya sendiri dan belum pernah diajukan untuk memperoleh gelar sarjana pada Program Studi Psikologi Universitas Brawijaya Malang. Hal-hal yang bukan karya saya, diberi tanda citasi dan ditunjukkan dalam daftar pustaka

Apabila dikemudian hari terbukti pernyataan saya tidak benar, maka saya akan bertanggung jawab sepenuhnya

Malang, 13 Maret 2018
Yang Membuat Pernyataan


M. FARID ANSYORI
135120301111030



KATA PENGANTAR

Puji syukur peneliti panjatkan atas kehadiran Allah Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan segala rahmat dan karunia-Nya, sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian skripsi yang berjudul: **HUBUNGAN ANTARA PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN LALU LINTAS DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING* PADA PENGEMUDI BUS** dengan baik. Pada kesempatan ini, peneliti ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Allah SWT, yang atas izin-Nya peneliti dapat melaksanakan dan menyelesaikan skripsi dengan baik dan InshaAllah skripsi ini bermanfaat bagi orang lain.
2. Ibu dan Ayah sebagai kedua orang tua yang selalu memberikan dukungan dan doa kepada peneliti sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik.
3. Untuk belahan jiwaku, semoga skripsi ini kelak bisa kita baca berdua di suatu sore yang gembira
4. Bapak Prof. Dr. Unti Ludigdo, Ak. selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Brawijaya Malang

5. Ibu Cleoputri Al Yusain, S.Psi., M.Psi., Ph.D selaku ketua Program Studi Psikologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Brawijaya Malang.
6. Ibu Yunda Megawati, S.Psi., M.Psi., selaku dosen Pembimbing yang telah memberi banyak pengarahan dan bimbingan kepada penulis.
7. Ibu Ratri Nurwanti, S.Psi., M.Psi. dan Ibu Selly Dian Widyasari, S.Psi., M.Psi penguji skripsi.
8. Pimpinan PO Sumber Group Setyaki Sasongko yang telah memberi izin kepada peneliti untuk melaksanakan penelitian.
9. IPOMI Jawa Timur yang selalu memberi semangat dan bimbingan dalam penelitian.
10. Teman-teman Jokerbro yang tidak bisa disebutkan satu persatu
11. Teman-teman satu perjuangan angkatan 2013 yang tidak bisa penulis sebutkan satu-persatu.

Peneliti menyadari skripsi atau tugas akhir ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, peneliti senantiasa terbuka terhadap kritik maupun saran yang bersifat membangun baik untuk perbaikan laporan ini, maupun untuk kemajuan ilmu pengetahuan. Selain itu, peneliti juga berharap semoga penelitian ini dapat bermanfaat bagi peneliti maupun pembaca.

Malang, Maret 2018

M FARID ANSYORI

DAFTAR ISI

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI.....	I
KATA PENGANTAR.....	II
DAFTAR ISI.....	III
DAFTAR TABEL.....	IV
DAFTAR GAMBAR.....	V
ABSTRAK.....	VI
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah.....	9
C. Tujuan Penelitian.....	9
D. Manfaat Penelitian	9
1. Manfaat Teoritis.....	9
2. Manfaat Praktis.....	9
E. Penelitian Terdahulu.....	10
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Aggressive Driving.....	14
1. Definisi Aggressive Driving.....	14
2. Faktor-Faktor Penyebab Aggressive Driving.....	15
3. Jenis-Jenis Aggressive Driving.....	20
4. Dimensi-Dimensi Aggressive Driving.....	23
B. Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas.....	25
1. Pengertian Persepsi	25
2. Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas.....	26

3. Kecelakaan Lalu Lintas.....	27
4. Faktor- faktor Penyebab Kecelakaan.....	29
5.	
C. Keterkaitan Antar Variabel.....	30
D. Kerangka Pemikiran.....	32
E. Hipotesis Penelitian.....	32

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian.....	33
B. Identifikasi Variabel Penelitian.....	33
C. Definisi Operasional.....	34
1. Persepsi risiko kecelakaan.....	44
2. <i>Aggressive driving</i>	35
D. Populasi, Sampel dan Teknik Sampling.....	36
1. Populasi.....	36
2. Sampel dan Teknik Sampling.....	36
E. Instrumen Penelitian.....	34
F. Uji Coba Alat Ukur.....	43
G. Tahapan Pelaksanaan Penelitian.....	44
H. Sumber Data.....	45
I. Analisis Item.....	46
1. Validitas.....	46
a. Validitas Tampang.....	46
b. Validitas Logik.....	47
2. Daya Diskriminasi Item.....	48
3. Reliabilitas.....	49
J. Analisis Data.....	50
1. Uji Asumsi	50
2. Uji Hipotesi	51

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian	52
1. Karakteristik Responden.....	52
2. Deskripsi Data.....	53
3. Uji Asumsi.....	58
a. Uji Normalitas.....	58
b. Uji Linieritas.....	59
4. Pengujian Hipotesis	60
B. Pembahasan.....	61
C. Keterbatasan Penelitian.....	69

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan.....	70
B. Saran	71
1. Saran Metodologis.....	71
2. Saran Praktis	72

DAFTAR PUSTAKA.....	73
----------------------------	-----------

LAMPIRAN	
-----------------------	--

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Kerangka Pemikiran.....	32
Tabel 1.2	Jumlah Sampel yang akan di teliti.....	37
Tabel 1.3	Pedoman Penilaian Skala.....	38
Tabel 1.4	<i>Blue Print Persepsi Kecelakaan Lalu Lintas sebelum Try out...</i>	39
Tabel 1.5	<i>Blue Print Persepsi Kecelakaan Lalu Lintas setelah Try out....</i>	40
Tabel 1.6	<i>Blue Print Aggressive driving sebelum Try out.....</i>	41
Tabel 1.7	<i>Blue Print Aggressive driving setelah Try out.....</i>	42
Tabel 1.8	<i>Validitas Tampang</i>	47
Tabel 1.9.	Gambaran Umum Berdasarkan Usia.....	52
Tabel 2.0.	Gambaran Umum Berdasarkan Pengalaman Kerja.....	53
Tabel 2.1	. Deskripsi Data Variabel Penelitian.....	54
Tabel 2.2.	Norma Pengkategorian Subyek.....	56
Tabel 2.3	Kategori Subjek Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas.....	56
Tabel 2.4	Kategori Subjek Skala <i>Aggressive Driving</i>	57
Tabel 2.5	Hasil Uji Normalitas <i>Kolmogrov-Smirnov</i>	58

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Hasil Uji Linieritas.....	59
Gambar 1.2. Pengujian Hipotesis.....	60

ABSTRAK

**HUBUNGAN ANTARA PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN LALU
LINTAS DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING***

M FARID ANSYORI

Farid.ansyori@gmail.com

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat hubungan antara persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dengan *aggressive driving* pada pengemudi bus. Jenis penelitian ini bersifat kuantitatif dengan menggunakan metode statistik korelasi product moment *Pearson*. Pengambilan data dilakukan dengan mengambil seluruh populasi pengemudi bus PO Sumber Group. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel persepsi kecelakaan lalu lintas dan *aggressive driving* memiliki skor sebesar 0,535 dengan p sebesar 0.0001 ($p < 0.05$) yang artinya terdapat hubungan antara pengemudi Po Sumber Group dipastikan memiliki persepsi yang berbeda dengan yang lain dalam menilai *aggressive driving*.

Kata Kunci : Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas, *Aggressive driving*.

ABSTRACT**THE RELATION OF TRAFFIC ACCIDENT RISK PERCEPTION
AND AGGRESSIVE DRIVING****M FARID ANSYORI**

Farid.ansyori@gmail.com

This study aims to determine whether there is a relationship between traffic accident risk perception and aggressive driving in bus drivers. This study is a quantitative study with using Pearson's Statistic method of Product moment correlation. Data sampling is done by taking all population of PO Sumber Group bus drivers. The result showed that the variable traffic accident risk perception and aggressive driving had a score of 0,535 with p value = 0.0001 ($p < 0.05$) which means that there is a relation between PO Sumber Group bus driver which certainly have different perception in assessing aggressive driving

Keyword: Traffic accident risk perception, aggressive driving

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah yang umum terjadi dalam penyelenggaraan sistem transportasi di banyak negara. Pada negara-negara berkembang, termasuk di Indonesia, kecelakaan lalu lintas ini cenderung mengalami peningkatan, kecelakaan lalu-lintas di Indonesia cukup besar yakni mencapai 28.000 di tahun 2016 dan 30.000 jiwa per Desember tahun 2017 (Republika.Co.Id, diakses 19 Januari 2018). Untuk kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengemudi bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP), faktor pengemudi sering ditengarai menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan tersebut. Menurut data dari kepolisian faktor pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi yang kurang tertib berlalu lintas ini mencapai lebih dari 80% dari penyebab kecelakaan lalu lintas.

Banyaknya kasus kecelakaan yang terjadi tersebut dapat disebabkan karena padatnya kendaraan yang ada di jalan sebagai akibat dari meningkatnya jumlah kendaraan kepadatan seringkali memiliki dampak pada manusia, salah satunya yaitu timbulnya perilaku berkendara agresif (Sarwono,1995). Hal ini dikarenakan tindakan agresif merupakan tindakan

paling umum yang ditampilkan pada saat berada dalam kondisi padat (Konecni dalam Mann, dkk, 1982)

Tasca (2000) berpendapat bahwa perilaku berkendara agresif cenderung meningkatkan risiko tabrakan bahwa perilaku berkendara agresif merupakan perilaku berisiko, pengendara berisiko adalah istilah yang digunakan untuk menjelaskan perilaku pengendara yang berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan, seperti kecepatan melebihi ambang batas, pelanggaran lalu lintas dan sikap terkait dengan keselamatan Lalu lintas.

Data tentang kecelakaan pada sebagai moda transportasi umum yang murah dan hemat waktu kendaraan umum (bus) berada pada sekitar angka 1900 pada tahun 2016 dan pada tahun 2015 berada pada skitar angka 1500, dan pada tahun 2014 berada pada skitar angka 1200 angka kecelakaan. Banyaknya kasus kecelakaan yang mengakibatkan bus antar kota antar provinsi yang disebabkan oleh kelalaian pengemudi di tempat kerja (Naomi Srie (2015).

Banyaknya kasus yang mengakibatkan banyaknya bus umum mengalami kecelakaan lalu lintas yang disebabkan karena padatnya kendaraan yang melintas di jalan raya. Hal ini berdampak pada perilaku pengemudi yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas seperti melanggar lampu merah, menyalip dengan kasar, tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas jalan. Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan bus umum dapat

terjadi di jalan yang lurus, tikungan, dan persimpangan jalan, tidak jarang kecelakaan yang terjadi didahului dengan pelanggaran peraturan lalu lintas. Sebagai contoh adalah pengemudi bus yang memacu busnya di atas batas kecepatan yang diperbolehkan, sehingga akhirnya bertabrakan dengan kendaraan lain di depannya.

Kecelakaan bus di Jawa Timur tidak lepas dari PO Sumber group yang dulu bernama PO Sumber Kencono. PO. Sumber group (Sumber Kencono, Sumber Selamat, Sugeng Rahayu) adalah salah satu perusahaan otobus yang berada di provinsi Jawa Timur. Bus ini sering menjadi headline di media massa dan menjadi topik forum di dunia maya karena hampir setiap bulan mengalami kecelakaan. Masalah aturan waktu yang ditetapkan oleh perusahaan otobus PO Sumber Group yang menjadi faktor terjadinya kecelakaan.

Tragedi yang melibatkan bus PO Sumber Group dengan sepeda motor Yamaha Jupiter Z nopol AE 5601 FU. Kecelakaan tragis tersebut terjadi di jalan raya Surabaya Madiun, tepatnya di desa Jeruk Gulung, kecamatan Balerejo, Madiun, pada 1 Januari 2016 sekitar pukul 00.15, yang menyebabkan enam penumpang meninggal dan 23 lainnya terluka. Sopir bus dengan nopol W 7727 UY, sudah ditetapkan sebagai tersangka oleh Polres Madiun. Diduga kecepatan bus sekitar 100/km per jam. (Jawa pos, 2 januari 2016, “Enam Tewas Dibanting Sumber Group”. Jawa pos halaman 1.)

Kejadian ketika Bus Sumber group yang bernopol W 7432 UY menghantam dua pengendara sepeda motor pada 24 Februari 2017 di jalan raya di jalur *ring road* utara Sragen tepatnya di Dukuh Demakan, Desa Demakan, RT 9/4, Ngrampal. Akibat kecelakaan ini dua orang tewas ditempat. (Joglo Semar 26 Februari 2017. Sumber Group Seruduk Pemotor 2 tewas, halaman 3)

Bus Sumber Group yang bernopol W 7571 UY bertabrakan dengan truk trailer H 1836 FH di jalan raya *by pass* Krian Desa Sidomulyo Kecamatan Krian pada 7 Agustus 2015. Akibat kecelakaan ini empat orang terluka meraka adalah tiga penumpang anak-anak dan kernet korban dilarikan ke Rumah Sakit Anwar Medika Balongbendo. Kecelakaan bermula saat bus sumber selamat melaju menuju arah Mojokerto Tanpa diduga sebuah truk trailer tiba-tiba belok ke kanan hendak putar balik. (Surya, 8 Agustus 2015, Sumber Selamat Seruduk Trailer. Surya halaman 12)

Kejadian kecelakaan berikutnya menimpa bus ini di Ngawi. Bus Sumber Selamat bernopol W 7018 UZ jurusan Surabaya - Yogyakarta masuk ke jurang sedalam 3 meter di jalur Ngawi - Solo, Desa Beran, Kecamatan Ngawi. Diduga, kecelakaan tanpa korban jiwa itu disebabkan aksi ugal-ugalan sopir bus. Ini menyusul, bus masuk kedalam parit setelah mendahului dua bus di depannya serta sebuah mobil. (Surya, 2 Maret 2013. Sumber Selamat Masuk Sawah. Surya halaman 6)

Kecelakaan maut Bus Sumber Group di jalan by pass Mojokerto pada 19 Maret 2017, bus jurusan Surabaya-Yogyakarta bernomor polisi W 7181 UY dari arah Surabaya dengan Minibus Elf AG 7103 ML. Berdasarkan keterangan kecelakaan diduga karena faktor keadaan jalan, yakni kondisi jalan gelap tanpa penerangan, tikungan tanpa median jalan dan tanpa marka jalan, serta adanya kemiringan jalan yang membahayakan pengguna jalan. Ditambah lagi dengan Ruas jalan yang relatif sempit dua jalur untuk dua arah itu dilintasi kendaraan dari Surabaya menuju Jombang, ataupun dari Yogyakarta menuju Surabaya. (Kompas. 20 Maret 2017. Infrastruktur Belum Beres. Kompas halaman 1.)

Penelitian Lutfie (2014) mengemukakan bahwa ada pengaruh yang signifikan antara *self-control* dan *moral disengagement* terhadap *aggressive driving* pada pengemudi. Kecelakaan mobil merupakan residu dari sejumlah perilaku mengemudi berisiko diantaranya ngebut, minum, membuntuti kendaraan, kurangnya perhatian, dan pengambilan resiko ugal-ugalan. Perilaku ini ditunjukkan oleh mereka yang memiliki tingkat kesadaran berkendara yang rendah dan yang menekankan manfaat jangka pendek seperti adanya sensasi tinggi dan mengurangi waktu perjalanan, sehingga penulis ingin melihat, apakah persepsi risiko kecelakaan dapat berhubungan tinggi rendahnya *aggressive driving*.

Faktor kondisi jalan yang membuat orang berperilaku berani mengambil risiko untuk kepentingan diri sendiri yang dapat meningkatkan risiko bagi orang lain yang pada akhirnya dapat membentuk persepsi risiko kecelakaan lalu lintas yang rendah, sehingga mengakibatkan kegagalan dalam memahami situasi lalu lintas untuk menaati prosedur lampu lalu lintas, dan kurangnya pengetahuan para pengemudi mengenai keselamatan berlalu lintas.

Menurut Rahim, Zaimi, & Bachan, (2008) hal tersebut tentunya sangat berkaitan dengan kurangnya persepsi risiko kecelakaan lalu lintas. yaitu perilaku pengemudi yang akan melakukan perilaku *aggressive driving*.

Departemen Perhubungan RI pada tahun 2013 yang mengumumkan sekitar 85% kejadian kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia, dimana persepsi risiko kecelakaan lalu lintas yang menunjukkan asal risiko kecelakaan dimana pengemudi, dimana yang menjadi penyebab berikutnya adalah kendaraan sebesar 4%, jalan dan pra sarana 3%, pemakai jalan lainnya 3%, pengemudi tidak sabar dan tidak mau mengalah sebesar (52%), mendahului sebesar (17%), kecepatan sebesar (11%), faktor lingkungan dan sebagainya sebesar 5%, dari 85%, modus kesalahan yang dilakukan oleh pengemudi menjadi penyebab berikutnya kewaspadaan di jalan raya dimana waspada agar tidak terjadi pelanggaran rambu lalu lintas dan kondisi pengemudi sebesar 0,5 sampai dengan 5%.

Pelanggaran lalu lintas disebabkan pengemudi yang *aggressive* di jalan raya, sifat *aggressive driving* menunjukkan dimana pengemudi dibawah pengaruh gangguan emosi, menghasilkan tingkah laku yang memaksakan suatu tingkat risiko pada pengemudi lain. Dikatakan agresif karena mengasumsikan bahwa orang lain mampu menangani tingkat risiko yang sama, dan mengasumsikan bahwa seseorang berhak meningkatkan risiko orang lain untuk terkena bahaya (James dan Nahl (2000)

Suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu, penyebab terjadinya *aggressive driving* antara lain usia dan jenis kelamin, anonimitas, faktor sosial, kepribadian, gaya hidup, tingkah laku pengemudi dan faktor lingkungan (Tasca, 2000).

Pengemudi bus Po Sumber Group setiap harinya bekerja selama 12 sampai dengan 16 jam perhari. Mereka bekerja dalam lingkungan yang mempunyai resiko terhadap kesehatan dan keselamatannya yang sangat tinggi, pengemudi bus antar kota antra provinsi biasanya berjalan dengan kecepatan 60 – 80 km/jam (Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) akibatnya para pengemudi merasa tidak nyaman dalam bekerja dan cepat merasa lelah maka mereka akan melakukan tindakan melanggar peraturan lalu lintas dan *aggressive driving*.

Perilaku pengemudi bus yang melanggar peraturan lalu lintas yang bisa menyebabkan kecelakaan biasanya terkait dengan sistem pengupahan atau gaji. Pengemudi sering bertindak ugal-ugalan demi mengejar pendapatan yang lebih dan sering sikut-sikutan dengan sopir lain tanpa mengindahkan keselamatan penumpangnya. Dengan sistem setoran, kru tidak dibekali uang melainkan mencari uang sendiri, sopir akan memburu penumpang sebanyak banyaknya agar dapat uang sisa dari uang setoran. (Surya, 13 september 2017, Sopir Ugal-Ugalan Karena Kejar Setoran)

Syaaf (dalam Kusumadani, 2008) menyatakan bahwa perilaku keselamatan lalu lintas salah satunya didasarkan pada *risk perception* yaitu adalah bagaimana persepsi besar kecilnya risiko yang dihadapi. Apabila persepsi risiko kecelakaan rendah, maka perilaku pengendara yang dapat menimbulkan bahaya semakin tinggi. Hal inilah yang dapat mempengaruhi agresivitas seorang pengendara jika persepsinya rendah terhadap kecelakaan dalam hal ini persepsi mengenai ketakutan, kontrol, asal risiko (alam atau manusia), pilihan, kewaspadaan. Hal tersebut berarti bahwa, semakin rendah persepsi risiko kecelakaan pada diri pengemudi, maka semakin besar keinginan untuk mengemudi secara agresif sebaliknya, semakin tinggi persepsi risiko kecelakaan pada diri pengemudi, maka semakin rendah keinginannya untuk mengemudi secara *aggressive*. Oleh karena itu, penulis

melakukan penelitian mengenai “hubungan antara persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dengan *aggressive driving* pada pengemudi bus”.

B. Rumusan Masalah

Bagaimana hubungan antara persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dengan *aggressive driving* ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dengan *aggressive driving*.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teortis

- a. Untuk mengetahui akibat dari *Aggressive Driving* terhadap tingkat kecelakaan lalu lintas.
- b. Dapat memberikan gambaran bagaimana tingkat *Aggressive Driving*

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan menjadi masukan dalam Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu bahan masukan bagi para mahasiswa bagaimana fenomena yang terjadi dalam

kehidupan bermasyarakat khususnya dalam mempelajari perilaku *aggressive Driving*

E. Penelitian Terdahulu

1. Utari (2016) dalam penelitian yang berjudul Hubungan *aggressive driving* dan kematangan emosi dengan disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di samarinda. Dengan metode kuantitatif instrumen, populasi dalam penelitian ini adalah siswa-siswi jurusan Teknik Gambar kelas XII SMK Negeri 2 Samarinda yang berusia 17 hingga 25 tahun yang mengendarai sepeda motor ke sekolah dan memiliki SIM (surat izin mengemudi) yang berjumlah berjumlah 110 orang siswa dan memperoleh hasil penelitian menunjukkan sebanyak 37 orang atau sekitar 46.25 persen memiliki tingkat kematangan emosi tinggi. sebanyak 38 orang atau sekitar 47.5 persen tidak memiliki tingkat kematangan emosi tinggi.
2. Prasetyo dan Septiningsih (2011) penelitian yang berjudul Studi deskriptif tentang *aggressive driving* sepeda motor di jalan raya pada peserta didik sekolah menengah kejuruan (SMK) Muhammadiyah 2 Ajibaran . Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif deskriptif dan berjumlah 100 atau kurang responden dan hasil penelitiannya menunjukkan bahwa responden atau 8% agresivitasnya tinggi, 42

responden atau 84% sedang, dan 4 responden atau 8% agresivitasnya dalam berkendara sepeda motor rendah.

3. Mazaya. (2016) penelitian yang berjudul *Gambaran aggressive driving* pada siswi pengendara motor di SMK wilayah Ciledug . Menggunakan kuantitatif deskriptif, dengan populasi adalah siswa SMK Wilayah Ciledug 160 siswa tahun ajaran 2016/2017 SMK Wilayah Ciledug. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat 44 siswi (38.3%) yang memiliki *aggressive driving* sangat sedang, 39 siswi (33.9%) memiliki *aggressive driving* yang tinggi, 32 siswi (27.8%) memiliki *aggressive driving* rendah.

Kusumastutie (2015) penelitian yang berjudul Identifikasi target intervensi untuk mengubah perilaku mengemudi agresif (*aggressive driving*) pada pengemudi bus AKAP/ AKDP Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif *simple random sampling* dengan jumlah populasi sampel penelitian ini berdasarkan data masuk keluar kendaraan angkutan umum (bus) di Terminal Kota Cirebon bulan Januari-September 2014, yaitu rata-rata sebanyak 644 yang terdiri dari 554 bus ekonomi dan 90 bus non-ekonomi. Dengan demikian dapat dihitung jumlah sampel berdasarkan rumus Slovin dengan taraf kesalahan 0,05, yaitu sebanyak 247 bus AKAP/AKDP. Hasil penelitian menunjukkan nilai reliabilitas

alpha cronbach untuk variabel sikap adalah 0,891; norma subjektif adalah 0,696; persepsi kendali perilaku adalah 0,677; dan intensi adalah 0,721

4. Rosyida (2013) penelitian yang berjudul : Kajian Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Arteri pada Jalur Pantura Wilayah Tuban. Hasil penelitian menunjukkan : pada tikungan di jalan arteri para jalur pantura Wilayah Tuban dengan menggunakan uji korelasi berganda menyatakan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara besaran derajat tikungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas di jalur pantura Wilayah Tuban, karena pengendara akan cenderung lebih berhati-hati ketika melewati tikungan dibandingkan dengan jalan yang lurus. Kecelakaan lalu lintas pada umumnya terjadi karena berbagai faktor penyebab yang bekerja secara serempak, seperti: pelanggaran atau sikap tak hati-hati dari para pengguna jalan (pengemudi dan pejalan), kondisi jalan, kondisi kendaraan, cuaca serta pandangan yang terhalang. Kesalahan pengemudi merupakan faktor utama dalam banyak kecelakaan antara lain karena kelelahan, kelengahan, kurang hati-hati dan kejemuan.
5. Rosyida (2013) penelitian yang berjudul : Kajian Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Arteri pada Jalur Pantura Wilayah Tuban. Hasil penelitian menunjukkan : pada tikungan di jalan arteri para jalur pantura Wilayah Tuban dengan menggunakan uji korelasi berganda menyatakan bahwa

tidak terdapat hubungan yang signifikan antara besaran derajat tikungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas di jalur pantura Wilayah Tuban, karena pengendara akan cenderung lebih berhati-hati ketika melewati tikungan dibandingkan dengan jalan yang lurus. Kecelakaan lalu lintas pada umumnya terjadi karena berbagai faktor penyebab yang bekerja secara serempak, seperti: pelanggaran atau sikap tak hati-hati dari para pengguna jalan (pengemudi dan pejalan), kondisi jalan, kondisi kendaraan, cuaca serta pandangan yang terhalang. Kesalahan pengemudi merupakan faktor utama dalam banyak kecelakaan antara lain karena kelelahan, kelengahan, kurang hati-hati dan kejemuan

6. Handayani (2017) penelitian berjudul: Pengaruh perilaku agresif terhadap potensi kecelakaan pengendara sepeda motor remaja dengan studi kasus pelajar SMA kota Surakarta. Hasil penelitian ini adalah remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta yang memiliki SIM C hanya 23.33%. Sebesar 94.44% remaja telah mengendarai sepeda motor sebelum usia 17 tahun. Pengaruh simultan pengaruh berkendara agresif terhadap potensi kecelakaan lalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta adalah sebesar 68,60%. Perilaku berkendara memegang peranan penting terhadap potensi kecelakaan lalu lintas sehingga diperlukan suatu kebijakan agar pengendara sepeda motor lebih tertib dan taat pada aturan lalu lintas.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. *Aggressive Driving*

1. Definisi *Aggressive Driving*

Grey, Triggs dan Haworth (1989) mendefinisikan *aggressive driving* dalam dua hal pertama *aggressive driving* termasuk apa yang biasanya diklasifikasikan sebagai perilaku ekstem dan tindakan pembunuhan, sengaja bunuh diri dan serangan berbahaya (fisik atau psikologis). Definisi kedua adalah mencakup konsep mengambil risiko, perilaku mengemudi yang agresif dalam penampilan, tetapi tidak selalu bermaksud untuk menyebabkan kerugian walaupun selanjutnya dapat menempatkan pengguna jalan lain berisiko.

Menurut Tasca (2000) suatu perilaku mengemudi dikatakan sebagai agresif jika dilakukan secara sengaja dan cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan dan upaya untuk menghemat waktu kedatangan.

Menurut James dan Nahl (2000) mengemudi agresif adalah mengemudi dibawah pengaruh gangguan emosi, menghasilkan tingkah laku yang memaksakan suatu tingkat risiko pada pengemudi lain. Dikatakan agresif karena mengasumsikan bahwa orang lain mampu

menangani tingkat risiko yang sama, dan mengasumsikan bahwa seseorang berhak meningkatkan risiko orang lain untuk terkena bahaya. Lebih lanjut, National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) dalam Tasca (2000) menyatakan bahwa *aggressive driving* adalah menggunakan kendaraan bermotor dengan cara yang membahayakan atau cenderung membahayakan orang lain atau properti jalan.

Aggressive driving merupakan pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving* dapat melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang (Houston, Harris dan Norman, 2003). Dari beberapa definisi yang diungkapkan oleh ahli mengenai *aggressive driving*, yaitu perilaku pengemudi yang tidak tidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu yang melibatkan berbagai perilaku agresif yang dilakukan oleh seseorang saat dia mengemudikan kendaraannya.

2. Faktor-faktor Penyebab *Aggressive Driving*

Aggressive driving banyak di pengaruhi oleh faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal meliputi faktor kepribadian individu yang berhubungan dengan cara pemikiran, emosi, dan sifat faktor fisiologis dan otak setiap individu yang tidak dapat lagi memproduksi sejumlah endorfin

yang memberikan perasaan nyaman. Faktor eksternal meliputi keluarga, lingkungan dan teman sebaya (Tasca, 2000). Menurut Tasca (2000), faktor-faktor penyebab *aggressive driving* adalah sebagai berikut.:

1) Usia dan Jenis Kelamin

Hasil penelitian Parry (1968) menunjukkan bahwa kebanyakan *aggressive driving* yang terjadi melibatkan pengemudi laki-laki usia muda antara usia 17-35 tahun, lebih tinggi dari pengemudi perempuan pada rentang usia yang sama. *Aggressive driving* termasuk perilaku melanggar lalu lintas, menurut Tasca (2000) pengemudi laki-laki cenderung meremehkan risiko yang terkait dengan pelanggaran lalu lintas. Menurut mereka, peraturan lalu lintas adalah sesuatu yang menjengkelkan dan berlebihan. Sedangkan pengemudi perempuan cenderung memandang peraturan lalu lintas sebagai sesuatu yang penting, jelas dan masuk akal serta merasa memiliki kewajiban untuk mematuhi. Oleh karena itu, pengemudi laki-laki lebih banyak terlibat perilaku *aggressive driving* dari pada pengemudi perempuan.

2) Anonimitas

Anonimitas biasanya mengacu pada seseorang, yang sering berarti bahwa identitas pribadi, informasi identitas pribadi orang tersebut tidak diketahui jalan raya, terutama pada malam hari, memberikan anonimitas dan kesempatan untuk melarikan diri. Keadaan tersebut

memberikan kesempatan untuk “lolos begitu saja” dari diketahuinya seseorang sebagai pengemudi yang melakukan *aggressive driving* (Novaco, 1998, dalam Tasca, 2000). Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa anonimitas merupakan suatu kondisi mengemudi yang memungkinkan seorang pengemudi tidak diketahui identitasnya.

3) Faktor Sosial

Aggressive driving merupakan pengaruh dari norma, *reward*, hukuman, dan model yang ada di masyarakat (Grey dalam Tasca, 2000). Banyaknya kasus *aggressive driving* yang tidak mendapatkan hukuman dapat membentuk persepsi bahwa perilaku seperti ini normal dan diterima (Novaco dalam Tasca, 2000). Kondisi seperti inilah yang menyebabkan para pengemudi merasa bahwa perilaku *aggressive driving* yang dilakukannya tidak atau kurang dikontrol, sehingga para pengemudi tetap melakukan *aggressive driving*.

4) Kepribadian

Individu memiliki ciri yang menentukan mereka untuk berperilaku secara teratur dan terus-menerus dalam berbagai situasi. Sifat-sifat ini dikatakan membentuk kepribadian mereka (Tasca, 2000). Grey (1989) melaporkan bahwa faktor pribadi yang telah diidentifikasi sebagai berhubungan dengan kecelakaan kendaraan umumnya termasuk agresivitas tinggi dan permusuhan, daya saing, kurang kepedulian terhadap

orang lain, sikap mengemudi yang tidak baik, mengemudi untuk pelepasan emosional, impulsif dan mengambil risiko (Tasca, 2000).

5) Gaya Hidup

Gaya hidup merupakan salah satu faktor penyebab perilaku *aggressive driving*. Beirness (2002) melakukan *review* terhadap berbagai penelitian yang berhubungan dengan gaya hidup, performa mengemudi dan risiko tabrakan yang difokuskan pada pengemudi usia muda. Mereka memiliki gaya hidup seperti minum minuman keras, menggunakan obat-obat terlarang, merokok dan kelelahan karena bersosialisasi sampai larut malam. Di mana gaya hidup tersebut menyerap pada semua aspek kehidupan mereka, termasuk saat mereka berkendara (dalam Tasca, 2000). Perilaku-perilaku tersebut termasuk ke dalam mengemudi di bawah gangguan emosional yang oleh James dan Nahl (2000) disebut *aggressive driving*.

6) Tingkah Laku Pengemudi

Tingkah laku pengemudi dapat menjadi salah satu faktor penyebab *aggressive driving*. Dalam sebuah penelitian, ditemukan bahwa orang yang merasa dirinya memiliki keterampilan yang tinggi dalam menangani kendaraan lebih memungkinkan untuk mengalami kemarahan dalam situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraannya. Sebaliknya, pengemudi yang menilai diri mereka sendiri

memiliki keterampilan yang tinggi dalam hal keselamatan kemungkinan akan kurang terganggu oleh situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraanya kurang (Tasca, 2000). Hal ini dapat berarti bahwa orang yang memiliki keterampilan yang tinggi dalam menangani kendaraan lebih berpeluang untuk melakukan *aggressive driving*. Sedangkan orang yang memiliki keterampilan yang tinggi dalam hal keselamatan kecil kemungkinan untuk melakukan *aggressive driving*, karena ia lebih mengutamakan keselamatan.

7) Faktor Lingkungan

Shinar dalam Taca (2000) melaporkan hubungan yang kuat antara kondisi lingkungan dan manifestasi pengemudi agresif. Pengemudi yang terbiasa dengan kemacetan lebih jarang merasakan emosi marah saat mengemudi. Namun kemacetan yang tidak diperkirakan dapat menimbulkan emosi marah pada pengemudi yang kemudian dapat meningkatkan kecenderungan pengemudi untuk melakukan *aggressive driving* (Lajunen dalam Tasca, 2000). Faktor lingkungan yang juga mempengaruhi timbulnya perilaku *aggressive driving* adalah faktor kepadatan. Sarwono (1995) menyatakan bahwa kepadatan seringkali memiliki dampak pada manusia, salah satunya yaitu timbulnya perilaku agresif. Hal ini dikarenakan tindakan agresif merupakan tindakan

paling umum yang ditampilkan pada saat berada dalam kondisi padat (Konecni dalam Mann, 1982).

3. Jenis-Jenis *Aggressive Driving*

James dan Nahl (2000) membagi perilaku *aggressive driving* menjadi beberapa kategori, yaitu:

- 1) *Impatience* (ketidaksabaran) dan *inattentiveness* (ketidakperhatian):
 - a) Menerobos lampu merah
 - b) Menambah kecepatan ketika melihat lampu kuning
 - c) Berpindah-pindah jalur
 - d) Mengemudi dengan kecepatan 5-15 km/jam di atas batas kecepatan aman maksimum
 - e) Berjalan terlalu dekat dengan kendaraan di depannya
 - f) Tidak memberikan tanda ketika dibutuhkan, seperti berbelok atau berhenti
 - g) Menambah kecepatan atau mengurangi kecepatan secara mendadak
- 2) *Power Struggle* (adu kekuatan) menghalangi orang yang akan berpindah jalur, menolak untuk memberi jalan atau pindah
 - a) Memperkecil jarak kedekatan dengan kendaraan di depannya untuk menghalangi orang yang mengantri

- b) Mengancam atau memancing kemarahan pengemudi lain dengan berteriak, membuat gerakan-gerakan yang memancing kemarahan dan membunyikan klakson berkali-kali
- c) Membunuti kendaraan lain untuk memberikan hukuman atau mengancam kendaraan tersebut
- d) Memotong jalan kendaraan lain untuk menyerang atau membalas pengemudi lain Mengerem secara mendadak untuk menyerang atau membalas pengemudi lain.

3) *Recklessness* (ugal-ugalan) dan *Road Rage* (kemarahan di jalan)

- a) Mengejar pengemudi lain untuk berduel
- b) Mengemudi dalam kondisi mabuk
- c) Mengarahkan senjata atau menembak pengemudi lain
- d) Menyerang pengemudi lain dengan menggunakan mobilnya sendiri atau memukul suatu objek
- e) Mengemudi dengan kecepatan yang sangat tinggi

Dari penjelasan menurut James dan Nahl (2000), kategori *aggressive driving* ada tiga yang pertama ketidaksabaran, pengendara menjadi tidak sabar ketika dihadapkan pada suatu peristiwa dijalanan, seperti kemacetan, kepadatan lalu lintas di siang hari yang panas, dan ugal-ugalan yang dilakukan oleh pengendara lain, sehingga mengakibatkan *aggressive driving*. Pengendara akan cenderung

berkendara dengan kecepatan tinggi untuk beradu kecepatan dengan pengendara lain, dan pengendara lain juga bisa bertindak *aggressive driving* dengan bentuk membentak pengendara lain yang ugal-ugalan pada saat kemacetan terjadi. Ketidakmampuan pengendara untuk mengontrol emosinya membuat pengendara melakukan hal tersebut yang bisa disebut dengan *road rage* (kemarahan di jalan).

Sedangkan Tasca (2000), mengemukakan beberapa tingkah laku yang dapat dikategorikan sebagai mengemudi agresif, antara lain:

1. Membuntuti terlalu dekat
2. Keluar-masuk jalur lalu lintas
3. Menyalip dengan kasar
4. Memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat
5. Menyalip dari bahu jalan
6. Berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda
7. Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip
8. Tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur
9. Mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku membuntuti dan berpindah jalur
10. Melewati (melanggar) lampu merah.

11. Melewati tanda yang mengharuskan berhenti sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya.

Penelitian ini akan menggunakan jenis-jenis *aggressive driving* yang dikemukakan oleh Tasca (2000) sebagai teori acuan pembuatan alat ukur. dikarenakan jenis-jenis *aggressive driving* yang dikemukakan oleh Tasca (2000) lebih mewakili perilaku *aggressive driving* para pengemudi bus AKAP saat ini, dimana perilaku *aggressive driving* pengemudi yang melanggar lalu lintas yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

4. Dimensi-Dimensi *Aggressive Driving*

Menurut Perker (2012) perilaku *aggressive driving* meningkatkan resiko kecelakaan. Dalam perilaku berisiko ini, terdapat berapa dimensi yang mempengaruhinya. Dimensi-dimensi tersebut adalah:

1. *Transient violation* (pelanggaran tidak tetap)

Transient violation adalah kecenderungan individu dalam melakukan perilaku perilaku berisiko secara berulang tetapi belum tentu ada dalam setiap dalam kegiatan berkendara. Contohnya seperti melakukan *u-turn* (putaran balik) secara ilegal.

2. *Fixed violation* (pelanggaran tetap)

Fixed violation adalah kecenderungan individu dalam melakukan perilaku perilaku berisiko secara berulang dalam setiap kegiatan berkendara. Hal ini bisa dikatakan pula sebagai perilaku mengemudi berisiko yang sudah menjadi kebiasaan dari pengendaranya. Contohnya adalah tidak mengenakan sabuk pengaman/ helm.

3. *Misjudgment* (salah perkiraan atau penilaian)

Misjudgment adalah kesalahan-kesalahan secara penghitungan, baik waktu maupun jarak yang dilakukan pengendara dalam berkendara. Contoh kesalahan ini adalah kesalahan dalam melakukan rem atau biasa disebut rem mendadak.

4. *Risky exposure* (kecenderungan terpapar situasi berisiko)

Risky exposure adalah kecenderungan pengendara untuk memaparkan diri dalam kegiatan berkendara pada waktu dan situasi berisiko yang sebenarnya risiko sudah diketahui oleh pengendara. Contohnya adalah sengaja mengemudi dalam kondisi cuaca buruk (badai atau hujan deras).

5. *Driver mood* (kondisi emosi pada saat berkendara)

Driver mood adalah kondisi emosi pengendara pada saat mengemudi. Contohnya adalah mengebut pada saat sedang merasakan emosi negatif seperti marah dan frustrasi.

B. Persepsi Kecelakaan Lalu Lintas

1. Pengertian Persepsi

Persepsi adalah proses mengatur dan mengartikan informasi sensoris untuk memberikan makna. Persepsi juga merupakan proses menemukan pola-pola yang bermakna dari informasi sensoris (King, 2013).

Menurut Robbins (2001) persepsi adalah proses yang digunakan individu mengelola dan menafsirkan kesan indera dalam rangka memberi makna kepada lingkungan. Meski demikian, apa yang dipersepsikan seseorang dapat berbeda dari kenyataan objektif. Individu-individu memandang satu benda yang sama, namun mempersepsikannya secara berbeda

Menurut (Gibson, 1996) persepsi adalah proses kognitif yang dipergunakan oleh seseorang untuk menafsirkan dan memahami dunia sekitarnya. persepsi mencakup kognisi (pengetahuan). Persepsi mencakup penafsiran obyek, tanda, dan orang dari sudut pengalaman yang bersangkutan.

Berdasarkan definisi di atas maka dapat disimpulkan bahwa persepsi merupakan proses perlakuan individu yaitu pemberian tanggapan, arti, gambaran, atau menginterpretasikan terhadap apa yang dilihat, didengar, atau dirasakan oleh indra yang dapat mempengaruhi tingkah laku dan pembentukan sikap, pendapat individu tersebut.

Persepsi menurut Walgito (2012) adalah suatu proses yang di dahului oleh penginderaan. Penginderaan adalah suatu proses diterimanya stimulus oleh individu melalui alat penerima yaitu alat indera. Namun proses tersebut tidak sampai hanya disitu saja, pada umumnya stimulus tersebut diteruskan oleh syaraf otak ke berbagai pusat susunan syaraf, dan proses persepsi tidak dapat dilepaskan dari proses penginderaan, dan proses penginderaan terjadi setiap saat, yaitu pada waktu individu menerima sistem yang mengenai dirinya melalui alat indera.

2. Persepsi Risiko Kecelakaan

Persepsi risiko kecelakaan menurut Sjoberg, Moen dan Rundmo (2004) adalah penilaian subjektif tentang terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu akan konsekuensinya. Untuk memahami risiko mencakup evaluasi probabilitas serta konsekuensi dari hasil negatif.

Menurut Brown and Groeger (dalam Ferguson, (2003) persepsi risiko tidak hanya meliputi pemeriksaan potensi bahaya di lingkungan lalu lintas tetapi juga pemeriksaan kemampuan pengemudi dan kendaraan untuk mencegah potensi bahaya dari tabrakan yang sesungguhnya.

Menurut Diamant dan Brousand (2002) menyatakan bahwa persepsi risiko merupakan kemampuan untuk mengidentifikasi faktor risiko yang relevan dan kemampuan untuk mengatasi risiko tersebut.

3. Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan tidak terjadi kebetulan, melainkan ada sebabnya. Oleh karena ada penyebabnya, sebab kecelakaan harus dianalisis dan ditemukan, agar tindakan korektif kepada penyebab itu dapat dilakukan serta dengan upaya preventif lebih lanjut kecelakaan dapat dicegah. Kecelakaan merupakan tindakan tidak direncanakan dan tidak terkendali, ketika aksi dan reaksi objek, bahan, atau radiasi menyebabkan cedera atau kemungkinan cedera (Heinrich, 1980).

Menurut (Colling 1990) kecelakaan dapat diartikan sebagai tiap kejadian yang tidak direncanakan dan terkontrol yang dapat disebabkan oleh manusia, situasi, faktor lingkungan, ataupun kombinasi - kombinasi dari hal - hal tersebut yang mengganggu proses kerja dan dapat menimbulkan cedera ataupun tidak, kesakitan, kematian, kerusakan properti ataupun kejadian yang tidak diinginkan lainnya

Menurut Ropeik dan Slovic (2003) bahwa persepsi kecelakaan lalu lintas merupakan serangkaian kejadian yang pada akhirnya sesaat sebelum terjadinya kecelakaan didahului oleh gagalnya pemakai jalan dalam mengatasi keadaan sekelilingnya termasuk dirinya sendiri dan kecelakaan lalu lintas menimbulkan terjadinya korban atau kerugian harta benda. Dalam peristiwa kecelakaan tidak ada unsur kesengajaan, sehingga apabila

terdapat cukup bukti ada unsur kesengajaan maka peristiwa tersebut tidak dianggap sebagai kasus kecelakaan.

Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan (UU RI No. 22 Tahun 2009).

4. Faktor- faktor Persepsi Risiko Kecelakaan

Ropeik dan Slovic (2003) menyebutkan faktor persepsi risiko kecelakaan adalah sebagai berikut:

- a. Ketakutan yang menakutkan sering dapat menimbulkan perhatian yang lebih dari individu. Dalam mengemudi, individu dianggap bahwa akibat dari perilaku *aggressive driving* yang dapat mengakibatkan kecelakaan.
- b. Kontrol: persepsi risiko dari situasi akan dianggap kecil jika seseorang memiliki kontrol atas situasi yang dihadapinya.
- c. Asal risiko (alam atau manusia), merupakan suatu kejadian yang dapat menimbulkan risiko dari peristiwa alam atau faktor manusia atau pengemudi lain.
- d. Pilihan, suatu risiko yang dipilih individu akan dipersepsi lebih rendah jika membandingkan dengan apabila risiko diakibatkan orang lain.
- e. Kewaspadaan, semakin tinggi waspada akan suatu risiko, semakin tersedia kewaspadaan tersebut ke dalam kendaraan.

C. Hubungan Antar Variabel

Aggressive driving adalah perilaku berkendara dengan cara membahayakan orang lain yang di sengaja, meningkatkan kecelakaan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya menghemat waktu dan membahayakan orang lain yang dilakukan secara sengaja, dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu yang melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mendedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang. Perilaku tersebut dikatakan agresif karena mengasumsikan bahwa orang lain mampu meningkatkan risiko yang sama serta mengganggu keamanan orang lain (Tasca, 2000).

Tasca (2000) menyatakan bahwa *aggressive driving* dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor internal meliputi faktor kepribadian individu berhubungan dengan cara pemikiran, emosi, sifat, dan faktor-faktor fisiologis. Sedangkan faktor external meliputi usia dan jenis kelamin, anonimitas, faktor Sosial, kepribadian, gaya hidup, tingkah laku pengemudi dan faktor lingkungan

Tasca (2000) menambahkan bahwa, *aggressive driving* dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko kecelakaan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu.

Persepsi kecelakaan lalu lintas berpengaruh terhadap respon reaktif individu. Beberapa ahli menjelaskan bahwa Persepsi risiko kecelakaan lalu lintas bisa menimbulkan agresivitas para pengemudi. Persepsi risiko adalah penilaian tentang terjadinya suatu kecelakaan dan kemampuan untuk mengidentifikasi faktor risiko yang meliputi pemeriksaan potensi bahaya di lingkungan lalu lintas, pemeriksaan kemampuan pengemudi dan kendaraan. Termasuk kemampuan untuk mengatasi risiko yang mungkin terjadi.

Persepsi resiko kecelakaan lalu lintas merupakan bentuk penilaian seseorang terhadap risiko kecelakaan. Mekanismenya adalah perilaku *aggressive driving* dari lingkungan sosial dijadikan objek yang dipersepsi dengan menilai perilaku tersebut dan memperhatikan konsekuensi yang akan terjadi. Dari sinilah persepsi resiko kecelakaan terbentuk yang kemudian menghasilkan perilaku berkendara.

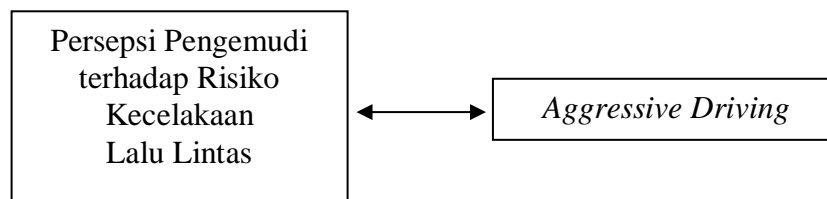
Bila individu menilai perilaku seseorang dalam mengemudi memiliki resiko kecelakaan yang tinggi, maka perilaku *aggressive driving* cenderung rendah. Bila individu menilai perilaku mengemudi seseorang tidak memiliki resiko kecelakaan, maka *aggressive driving* individual cenderung tinggi.

D. Kerangka Pemikiran

Adapun tabel kerangka pemikiran sebagaimana uraian di atas adalah sebagai berikut

Tabel 1.1.

Kerangka Pemikiran



E. Hipotesis Penelitian

Hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah:

Ha : Ada hubungan antara persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dengan *aggressive driving*.

Ho : Tidak ada hubungan antara persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dengan *aggressive driving*.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif, sedangkan metode yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah korelasional, yaitu adalah penelitian yang mencari hubungan di antara variabel-variabel yang diteliti (Hasan, 2002). Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dengan *aggressive driving* pada pengemudi bus antar kota antar provinsi.

B. Identifikasi Variabel Penelitian

Identifikasi variabel adalah langkah penetapan variabel-variabel utama dalam penelitian dan penentuan fungsinya masing-masing (Azwar, 2015). Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Variabel bebas dalam penelitian ini terdiri dari dua variabel, sebagai berikut:

Variabel bebas (X): Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas

2. Variabel terikat dalam penelitian ini terdiri dari satu variabel, sebagai berikut:

Variabel Y : *Aggressive Driving*

C. Definisi Operasional

Definisi operasional variabel-variabel penelitian ini adalah :

1. Persepsi risiko kecelakaan

Ropeik dan Slovic (2003) mendefinisikan persepsi risiko kecelakaan sebagai persepsi perilaku yang dapat mengakibatkan insiden dan kecelakaan pengemudi. Faktor-faktor persepsi risiko kecelakaan tersebut adalah ketakutan (dread), kontrol, asal risiko (alam atau manusia), pilihan, baru tidaknya risiko, kewaspadaan, bias hal itu akan terjadi pada diri sendiri, pertukaran risiko keuntungan dan kepercayaan pada penelitian ini persepsi risiko kecelakaan akan di ukur dengan skala tentang persepsi risiko kecelakaan yang di buat oleh peneliti dengan indikator ketakutan akibat menakutkan yang akan ditimbulkan, kepemilikan kontrol terhadap situasi yang terjadi, sumber risiko, sumber pengambil risiko dan waspada terhadap kemungkinan mengalami risiko.

2. *Aggressive driving*

Grey, Triggs, dan Haworth (1989) mendefinisikan *aggressive driving* dalam dua hal pertama *aggressive driving* termasuk apa yang biasanya diklasifikasikan sebagai perilaku ekstrim, dan tindakan pembunuhan, sengaja bunuh diri dan serangan berbahaya (fisik atau psikologis). Pada penelitian ini *aggressive driving* akan di ukur dengan skala tentang *aggressive driving* yang di buat oleh peneliti dengan indikator terlalu dekat, keluar-masuk jalur, menyalip dengan kasar, menyalip dari bahu jalan, memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat, berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda, menghalangi pengemudi lain untuk menyalip, menerobos pintu, untuk masuk ke dalam jalur, membuntuti dan berpindah jalur, melewati (melanggar) lampu merah dan melewati tanda yang mengharuskan berhenti

D. Populasi, Sampel dan Teknik *Sampling*

1. Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah pengemudi bus PO Sumber Group yang berjumlah 350 pengemudi bus PO Sumber Group (PO Sumber Group tahun 2017).

2. Sampel dan Teknik Sampling

Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah *accsidental sampling* dengan pengambilan secara kebetulan Menurut Sugiyono (2013), *accsidental sampling* adalah teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data

Pengambilan sampel dilakukan sedemikian rupa sehingga diperoleh sampel yang benar-benar dapat mewakili (*representatif*) dan dapat menggambarkan keadaan populasi yang sebenarnya, maka dalam penentuan sampel digunakan rumus *Slovin* sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Keterangan

n : Ukuran Sampel

N : Ukuran Populasi

e : Persen kelonggaran ketidak telitian karena kesalahan pengambilan sampel yang dapat di telolir

Dari jumlah sample tersebut dengan tingkat kelonggaran ketidak telitian sebesar 10%, maka dengan menggunakan rumus diatas diperoleh sampel sebesar:

Tabel 1.2. Jumlah Sampel Yang Akan Diteliti

No	Nama Sample	Jumlah sample yg diteliti
1	Pengemudi Bus PO Sumber Group	$n = \frac{350}{1 + 350(10)^2} = 77,7$

E. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dan skala *aggressive driving*. Dalam merespon skala untuk pengukuran persepsi risiko. Teknik penskalaan *Likert* dengan empat pilihan jawaban yaitu sangat tidak setuju (STS), tidak setuju (TS), setuju (S), sangat setuju (SS). Dalam penelitian ini, menghilangkan angka 3 (ragu-ragu) untuk menghindari tendensi *central* pada responden yang memiliki rasa ragu-ragu sehingga akan didapatkan data yang benar-benar valid. Untuk melakukan kuantifikasi masing-masing item pada skala dengan aitem *favorable* dan *unfavorable* tersebut diberi angka-angka sebagai simbol agar dapat dilakukan perhitungan. Nilai dari angka-angka tersebut relatif, karena angka-angka tersebut hanya merupakan simbol dan bukan angka sebenarnya.

Tabel 1.3. Pedoman Penilaian Skala Jawaban Kuesioner

Jawaban	Nilai Aitem	Nilai Aitem
	Favorable	Unfavorable
SS (Sangat Setuju)	4	1
S (Setuju)	3	2
TS (Tidak Setuju)	2	3
STS(SangatTidak Setuju)	1	4

Skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Skala Persepsi Kecelakaan Lalu lintas yang dibuat pada penelitian ini disusun berdasarkan teori Ropeik dan Slovic (2003) menyebutkan faktor persepsi risiko kecelakaan Ketakutan, Kontrol, Asal risiko (alam atau manusia), Pilihan, Kewaspadaan.

Tabel 1.4. *Blue Print* Skala Persepsi Kecelakaan Lalu lintas sebelum *try out*

No.	Dimensi	Indikator Perilaku	Pernyataan		Jumlah
			<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	
1.	Ketakutan	Ketakutan akibat menakutkan yang akan ditimbulkan	3, 15	12, 25	4
2.	Kontrol	Kepemilikan kontrol terhadap situasi yang terjadi	1,8, 23	2,7,24	6
3.	Asal risiko	Sumber risiko	5,9	4,11	4
4.	Pilihan	Sumber pengambil risiko	6, 13,19	7,10,22	6
5.	Kewaspadaan	Waspada terhadap kemungkinan mengalami risiko	14,16,18	17, 20,21	6
Jumlah					26

Tabel 1.5. *Blue Print* Skala Persepsi Kecelakaan Lalu lintas setelah *try out*

No.	Dimensi	Indikator Perilaku	Pernyataan		Jumlah
			<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	
1.	Ketakutan	Ketakutan akibat menakutkan yang akan ditimbulkan	3, 15	12, 25	4
2.	Kontrol	Kepemilikan kontrol terhadap situasi yang terjadi	1,8, 23	2,7,24	6
3.	Asal risiko	Sumber risiko	5,9	4,11	4
4.	Pilihan	Sumber pengambil risiko	6, 13	7,10	4
5.	Kewaspadaan	Waspada terhadap kemungkinan mengalami risiko	14,16,18	17, 20,21	6
Jumlah					24

2. Skala *aggressive driving* yang digunakan pada penelitian ini disusun berdasarkan teori Tasca (2000) dimensi dari *aggressive driving* adalah membuntuti, menyalip kendaraan lain, memotong kendaraan lain, tidak memberikan kesempatan pengemudi lain, mengemudi dengan kecepatan tinggi dan melanggar rambu lalu lintas.

Tabel 1.6. *Blue Print* Skala *aggressive driving* sebelum *try out*

No.	Dimensi	Indikator Perilaku	Pernyataan		Jumlah
			<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	
1.	Membuntuti	Terlalu dekat	1	-	1
		Keluar-masuk jalur	4	3	2
2	Menyalip Kendaraan lain	Menyalip dengan kasar	7,8,20	4,6, 16, 24	7
		Menyalip dari bahu jalan	17	23	2
3	Memotong kendaraan lain	Memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat	2	-	1
		Berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda	-	11	1
		Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip	14	13	2
		Menerobos pintu	-	5,12	2
4	Tidak memberikan kesempatan pengemudi lain	Untuk masuk ke dalam jalur	21	-	1
5	Mengemudi dengan kecepatan tinggi	membuntuti dan berpindah jalur	-	10,18,19	3
		Melewati (melanggar) lampu merah	15	22	2
6	Melanggar Rambu lalu lintas	Melewati tanda yang mengharuskan berhenti	-	9	1
		Jumlah			24

Tabel 1.7. *Blue Print* Skala *aggressive driving* setelah *try out*

No.	Dimensi	Indikator Perilaku	Pernyataan		Jumlah
			<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	
1.	Membuntuti	Terlalu dekat	1	-	1
		Keluar-masuk jalur	4	3	2
2	Menyalip Kendaraan lain	Menyalip dengan kasar	7,17	4,6, 13, 20	6
		Menyalip dari bahu jalan	14	19	2
3	Memotong kendaraan lain	Memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat	2	-	1
		Berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda	-	10	1
		Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip	14	11	2
		Menerobos pintu	-	5,12	2
4	Tidak memberikan kesempatan pengemudi lain	Untuk masuk ke dalam jalur	18	-	1
5	Mengemudi dengan kecepatan tinggi	membuntuti dan berpindah jalur	-	9,15,16	3
		Melewati (melanggar) lampu merah	12	22	2
6	Melanggar Rambu lalu lintas	Melewati tanda yang mengharuskan berhenti	-	8	1
		Jumlah			24

F. Uji Coba Alat Ukur

Uji coba penelitian ini dilakukan dengan *try out*, hal ini dikarenakan terbatas dan sulitnya mendapatkan subjek yang memiliki karakteristik yang sama dengan subjek penelitian. Dengan demikian, pelaksanaan *try out* dilakukan secara bersamaan dengan pelaksanaan penelitian, yaitu dilakukan dari tanggal 23 Oktober sampai tanggal 25 Oktober 2017. Dan jumlah subjek *try out* sebanyak 35 orang yang berasal dari mantan pengemudi bus PO Sumber Group. Dengan ini maka skala yang telah diisi oleh responden akan dilakukan uji daya beda diskriminasi terlebih dahulu untuk mengetahui mana aitem yang memenuhi persyaratan yang telah ditentukan. Aitem yang memenuhi persyaratan kemudian akan dilakukan analisis untuk pengujian hipotesa dan aitem yang tidak memenuhi syarat tidak dianalisis.

G. Tahapan Pelaksanaan Penelitian

Dalam pelaksanaan penelitian tentang persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dengan *aggressive driving* pada pengemudi bus PO Sumber Group, maka tahapan pelaksanaan penelitian dilakukan dalam tiga tahapan, yaitu:

1. Tahapan Persiapan

Hal-hal yang dilakukan dalam tahapan persiapan ini adalah mengunjungi lokasi penelitian, yaitu PO Sumber Group untuk melaksanakan penelitian, mempersiapkan instrumen penelitian berupa skala tentang kecelakaan lalu lintas dan *aggressive driving*.

2. Tahapan *Try Out*

Pada tahap *try out* ini dilakukan dengan membagikan skala persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dan *aggressive driving* pada mantan pengemudi bus PO Sumber Group sebanyak 35 subyek.

3. Tahapan Pelaksanaan

Pada tahap pelaksanaan ini dilakukan dengan membagikan skala persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dengan *aggressive driving* pada pengemudi bus PO Sumber Group. Subyek diminta untuk mengisi skala persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dengan *aggressive driving* yang terdapat didalam kuesioner tersebut. Untuk pengisiannya, peneliti secara langsung menyebarkan sendiri skala tersebut.

4. Tahap Analisis Data

Pada tahap analisis data ini, kegiatan yang akan dilakukan adalah:

- a. Mengecek kembali lembaran skala yang telah dikumpulkan dan menyeleksi kembali kelengkapan jawaban subyek
- b. Memberikan skor atau penilaian terhadap jawaban yang telah diberikan oleh subyek
- c. Merapikan dan mengatur data yang diperoleh dari hasil penelitian untuk keperluan Analisa
- d. Melakukan analisa dengan bantuan *software* komputer berupa SPSS
- e. Memberikan interpretasi terhadap hasil analisa tersebut

H. Sumber Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis data primer.

Data primer dalam penelitian ini diperoleh dengan menggunakan pengumpulan data kuesioner.

I. Analisis Item

1. Validitas

Pada penelitian ini, peneliti akan menggunakan validitas isi dimana validitas isi dilakukan dengan maksud untuk menilai kelayakan isi aitem-aitem sebagai jabaran dari indikator-indikator keperilaku atribut yang diukur (Azwar, 2015). Validitas isi terbagi menjadi dua yaitu: validitas tampak dan validitas logis.

a. Validitas Tampak

Validitas tampak adalah validitas yang didasarkan pada penilaian terhadap format penampilan (*appearance test*) dan kesesuaian konteks aitem dengan tujuan ukur tes. Apabila aitem-aitem dalam konteksnya sesuai dengan tujuan yang disebutkan oleh nama tes dan dilihat segi penampilan tes meyakinkan serta memberikan kesan mampu mengungkap apa yang akan diukur maka dapat dikatakan validitas tampak terpenuhi (Azwar, 2015).

Tabel 1.8 Validitas Tampang

No.	Kategori	Baik	Cukup	Kurang
1.	Penampilan <i>cover</i> kuesioner	73 Orang (93,6%)	5 orang (6,4%)	-
2.	Bahasa yang digunakan dalam kuesioner	68 orang (87,2%)	6 orang (7,7%)	4 orang (5,1%)
3.	Ukuran huruf dalam kuesioner	72 Orang (92,3%)	3 Orang (3,8 %)	3 Orang (3,8%)

b. Validitas Logik

Validitas logik adalah validitas yang merujuk pada sejauhmana isi tes merupakan wakil dari ciri-ciri atribut yang hendak diukur sebagaimana telah ditetapkan dalam domain ukurnya (Azwar, 2015). Pada penelitian ini, validitas yang digunakan adalah dengan memanfaatkan *blueprint* atau tabel spesifikasi. Penulis juga berkonsultasi dengan pembimbing sebagai *expert judgement*.

2. Daya Diskriminasi Item

Dalam pengembangan tes sebagai instrumen pengukuran untuk riset psikologi dan pendidikan, seleksi item berdasarkan statistik daya diskriminasi item merupakan salah satu teknik guna meningkatkan reliabilitas skor tes (Azwar, 2015). Guna mempermudah perhitungan, maka digunakan program *Statistical Product and Service Solution (SPSS)* versi 22.0. Daya beda tiap-tiap butir item dapat dilihat dari nilai *corrected item-total correlation* tiap-tiap butir item pada hasil output SPSS pada tabel *item-total statistic*. Koefisien validitas dapat dianggap memuaskan apabila nilai $r \geq 0,30$. Sehingga item-item yang mempunyai skor di bawah 0,30 akan gugur (Nugroho, 2005). Namun pada penelitian ini, khusus variabel terikat memakai nilai $r \geq 0,30$ sehingga item-item yang mempunyai skor sama dengan atau di bawah 0,30 akan gugur karena kepentingan peneliti mempertimbangkan hal lain yaitu cakupan isi domain yang harus diungkap oleh Azwar, (2012).

3. Reliabilitas

Untuk mengukur reliabilitas, peneliti menggunakan pendekatan *Cronbach's Alpha*. Peneliti memilih metode ini karena pendekatan ini merupakan salah satu pendekatan konsistensi internal dan merupakan estimasi yang baik terhadap reliabilitas pada banyak situasi pengukuran. Selain itu, alasan penggunaan *Cronbach's Alpha* adalah karena koefisien *alpha* akan memberikan nilai yang lebih kecil daripada nilai reliabilitas yang sebenarnya, sehingga akan terdapat kemungkinan bahwa reliabilitas yang sebenarnya akan lebih tinggi daripada koefisien *alpha* (Azwar, 2015).

Pada uji coba *try out* reliabilitas persepsi risiko kecelakaan lalu lintas sebesar 0,746 dan sedangkan reliabilitas pada variabel *Aggressive Driving* sebesar 0,575.

J. Analisis Data

1. Uji Asumsi

Berdasarkan jenis analisis yang akan digunakan dalam penelitian ini, yaitu uji regresi linear berganda, maka uji asumsi yang dilakukan adalah uji normalitas, uji multikolinieritas, uji heteroskedastisitas dan uji auto korelasi.

1. Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk mengetahui apakah data terdistribusi normal atau tidak. Uji normalitas dilakukan menggunakan *software SPSS 22.0 for windows* dengan analisis grafik dan uji *one sample Kolmogorov-Smirnov*. Uji normalitas yang digunakan mengacu pada model uji Kolgomorov-Smirnov. Normal atau tidaknya sebaran data penelitian dilihat dari nilai signifikansi yang diperoleh. Kaedahnya jika nilai signifikansi yang diperoleh lebih besar dari 0.05 ($p > 0.05$) maka data berdistribusi normal dan menggunakan analisis parametrik. Jika nilai signifikansi yang diperoleh lebih kecil dari 0.05 ($p < 0.05$) maka data berdistribusi tidak normal dan menggunakan analisis non-parametrik.

2. Uji Linieritas

Uji Linieritas dilakukan untuk menguji linear atau tidaknya suatu hubungan data yang dianalisis yaitu variabel bebas (persepsi risiko kecelakaan lalu lintas) dengan variabel terikat (*aggressive driving*). Jika nilai p lebih kecil dari taraf signifikansi 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan linear antar variabel penelitian Sugiyono, (2015).

2. Uji Hipotesis

Penelitian ini menggunakan analisis korelasi product moment *Pearson* menggunakan *software SPSS 22.0 for windows*. Korelasi product moment *Pearson* merupakan alat uji statistik yang digunakan untuk menguji hipotesis asosiatif (uji hubungan) dua variabel bila datanya berskala interval atau rasio Ridwan, (2012).

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Karakteristik Responden

Penelitian ini dilakukan di garasi PO Sumber Group di Sidoarjo Jawa Timur. Sampel penelitian ini adalah seluruh pengemudi PO Sumber Group, sejumlah 350 pengemudi dari PO Sumber Group. Sedangkan sampel yang di ambil dalam penelitian ini sebanyak 78 responden. Gambaran karakteristik responden secara rinci adalah sebagai berikut:

Tabel 1.9. Gambaran Umum Berdasarkan Usia

No.	Usia	Jumlah	Persentase
1	30-36	32	41,0 %
2	37-40	46	59,0 %
		78	100

Sumber : Data diolah, 2017

Dari tabel 1.9 diketahui gambaran umum responden berdasarkan usia, usia 30-36 tahun sebanyak 32 (41,0%) responden, usia 37-40 tahun sebanyak 46 (59,0%).

Tabel 2.0. Gambaran Umum Berdasarkan Pengalaman Kerja

No.	Pengalaman Kerja	Jumlah	Persentase
1	1-3 tahun	18	23,1 %
2	4-6 tahun	23	29,5 %
3	7-10 tahun	37	47,4 %
		78	100

Sumber : Data diolah, 2017

Dari tabel 2.0 diketahui gambaran umum responden berdasarkan pengalaman kerja, 1- 3 tahun sebanyak 18 (23,1%) responden, 4-6 tahun sebanyak 23 (29,5%), 7-10 tahun sebanyak 37 (47,4%) responden.

2. Deskripsi Data

Analisis deskriptif menurut Sugiyono (2012) yaitu, penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variabel mandiri, baik satu variabel atau lebih (independen) tanpa membuat perbandingan, atau menghubungkan dengan variabel yang lain. Berdasarkan teori tersebut, penelitian deskriptif kuantitatif, merupakan data yang diperoleh dari sampel populasi penelitian dianalisis sesuai dengan metode statistik yang digunakan. Analisis deskriptif dalam penelitian ini dimaksudkan untuk mendapatkan gambaran dan keterangan-keterangan mengenai hubungan antara persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dengan

aggressive driving pada pengemudi Bus PO Sumber Group. Untuk mendapatkan hasil dari analisa deskriptif maka perlu dilakukan suatu perhitungan skor secara hipotetis maupun empiris. Skor yang dihitung meliputi skor maksimum, skor minimum, mean (nilai rata-rata), serta standar deviasi dari masing-masing variabel.

Berikut ini merupakan gambaran umum perbandingan antara skor hipotetik dan empirik pada setiap variabel penelitian.

Tabel 2.1 . Deskripsi Data Variabel Penelitian

Variabel	Statistik	Empirik	Hipotetik
Persepsi Kecelakaan Lalu Lintas	Skor Minimum	45	22
	Skor Maksimum	83	88
	Mean	67,45	55
	Standar Deviasi	8,44	11
<i>Aggresive Driving</i>	Skor Minimum	45	20
	Skor Maksimum	77	80
	Mean	63,72	50
	Standar Deviasi	6,13	10

Selain melakukan perhitungan secara hipotetik, perhitungan secara empirik juga perlu dilakukan. Hal ini bertujuan untuk membandingkan antara data hipotetik dengan data yang diperoleh di lapangan. Perhitungan secara hipotetik diperoleh melalui perhitungan skor maksimum dan skor minimum yang dihitung secara manual, sedangkan perhitungan secara empirik diperoleh melalui perhitungan yang ada pada SPSS. Hasil penelitian menunjukkan nilai empirik Persepsi Kecelakaan Lalu Lintas skor minimum sebesar 45, skor maksimum sebesar 83, mean sebesar 67,45 standar deviasi sebesar 8,44. Sedangkan nilai empirik *Aggresive Driving* skor minimum sebesar 45, skor maksimum sebesar 77, mean sebesar 63,72, standar deviasi sebesar 6,13.

Sedangkan nilai hipotetik Persepsi Kecelakaan Lalu Lintas skor minimum sebesar 45, skor maksimum sebesar 78, mean sebesar 2,14, standar deviasi sebesar 8,44. nilai hipotetik *Aggresive Driving* skor minimum sebesar 45, skor maksimum sebesar 75, mean sebesar 2,14, standar deviasi sebesar 5,33.

Setelah mendapatkan hasil dari skor hipotetik dan empirik pada masing-masing variabel penelitian, maka peneliti akan melakukan pengkategorisasian subjek yang disusun dalam sebuah norma berdasarkan jenjang nilai masing-masing subjek, sesuai dengan ketentuan berikut ini (Azwar, 2015).

Tabel 2.2. Norma Pengkategorian Subyek

Kategori	Daerah Keputusan
Rendah	$X < (\mu - SD)$
Sedang	$(\mu - SD) \leq X < (\mu + SD)$
Tinggi	$(\mu + SD) \leq X$

Keterangan: μ : Mean Hipotetik

X : Skor Subjek

Tahap selanjutnya yang dilakukan adalah menentukan batasan minimal dan maksimal masing-masing kategori pada setiap variabel skala penelitian. Subjek akan dikategorisasikan sesuai dengan daerah keputusan yang telah didapatkan. Berikut ini adalah kategorisasi subjek berdasarkan pada skor masing-masing skala penelitian.

Tabel 2.3 Kategori Subjek Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas

Variabel	Daerah Keputusan	Kategori	Jumlah Subjek	Presentase
Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas (X)	$X \geq 81$	Tinggi	4	5,13 %
	$54 \leq X < 81$	Sedang	69	88,46 %
	$X < 54$	Rendah	5	6,41 %
TOTAL			78	100 %

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa diketahui bahwa 69 orang (88,46%) subjek penelitian memiliki tingkat persepsi risiko kecelakaan lalu lintas sedang 4 (5,13%) subjek memiliki persepsi risiko kecelakaan lalu lintas tinggi, dan 5 dari subjek (6,41%) memiliki persepsi memiliki persepsi risiko kecelakaan rendah. Berdasarkan data tersebut maka dapat disimpulkan bahwa persepsi risikokecelakaan lalu lintas yang dimiliki oleh PO Sumber Group masuk kedalam rata-rata kategori sedang.

Tabel 2.4 Kategori Subjek Skala *Aggresive Driving*

Variabel	Daerah Keputusan	Kategori	Jumlah Subjek	Presentase
<i>Aggresive Driving</i>	$X \geq 81$	Tinggi	0	0
	$54 \leq X < 81$	Sedang	72	92,31%
	$X < 54$	Rendah	6	7,69%
TOTAL			78	100%

Pada skala *aggresive driving* menunjukkan subjek penelitian memiliki tingkat *aggresive driving* sedang sebanyak 72 (92,31%) orang, *aggresive driving* tinggi sebanyak 0, dan *aggresive driving* rendah sebanyak 6 (7,69%)0. Berdasarkan data tersebut maka dapat disimpulkan bahwa *aggresive driving* yang dimiliki oleh sebagian pengemudi di PO Sumber Group masuk kedalam rata-rata kategori sedang.

3. Uji Asumsi

Uji asumsi dasar digunakan untuk mengetahui pola dan varian serta kelinieritasan dari suatu data. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan dua uji asumsi dasar yaitu uji normalitas dan uji linieritas.

A. Uji Normalitas

Tujuan dilakukannya uji normalitas terhadap serangkaian data adalah untuk mengetahui apakah populasi data berdistribusi normal atau tidak. Penelitian ini menggunakan metode analisis *Kolmogrov-Smirnov* dan analisis grafik untuk mendistribusikan uji normalitas. Normalitas data dilihat dari taraf signifikannya, jika taraf signifikan diatas α (0,05) maka distribusi data adalah normal (Siregar, 2013). Berikut ini adalah hasil uji normalitas dengan metode analisis *Kolmogrov-Smirnov*.

Tabel 2.5 Hasil Uji Normalitas *Kolmogrov-Smirnov*

Variabel	<i>Kolmogrov-Smirnov</i>	P value	Bentuk Distribusi
Persepsi Kecelakaan Lalu Lintas	1,139	0,149	Normal
<i>Aggressive Driving</i>	0,983	0.288	Normal

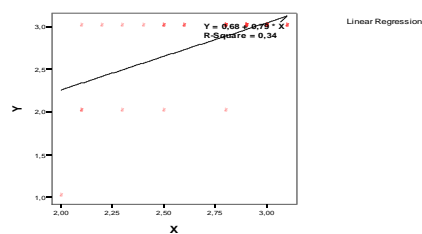
Berdasarkan hasil uji normalitas terhadap data penelitian, terlihat bahwa skala penelitian yaitu persepsi kecelakaan lalu lintas dan *aggressive driving* berdistribusi normal. Nilai statistik *Kolmogrov-Smirnov* yang diperoleh pada variabel persepsi kecelakaan lalu lintas yaitu sebesar 1,139 dengan nilai signifikan 0,149 yang berarti data penelitian ini berdistribusi normal karena memiliki nilai signifikan $p > 0,05$. Sedangkan untuk variabel *aggressive driving* nilai *Kolmogrov-Smirnov* yaitu sebesar 0,983 dengan nilai signifikan 0,288 yang berarti data penelitian ini berdistribusi normal karena memiliki nilai signifikan $p > 0,05$.

B. Uji Linieritas

Hasil perhitungan uji linearitas dapat dilihat pada tabel berikut:

Gambar 1.1

Hasil Uji Linieritas



Berdasarkan grafik di atas $Y = 0,68 + 0,79X$, dimana garis linier diartikan bahwa antara hubungan antara persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dengan agresive driving pada pengemudi ada hubungan linier positif antara kedua variabel.

4. Pengujian Hipotesis

Data yang diperoleh dalam penelitian ini kemudian dianalisis kembali untuk mengetahui korelasi antar variabel dengan menggunakan *product moment*.

Gambar.1.2

Correlations			
		Y	X
Pearson Correlation	Y	1,000	,535
	X	,535	1,000
Sig. (1-tailed)	Y	.	,000
	X	,000	.
N	Y	78	78
	X	78	78

Hubungan antara persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dengan *agresive driving* pada pengemudi diketahui dari nilai skor sebesar 0,535 dengan p sebesar 0.000 ($p < 0,05$). Hal ini ditunjukkan dengan nilai koefisien

korelasi parsial antara Y dan X adalah 0,0000 sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara X dengan Y ketika variabel bebas lainnya konstan adalah sangat lemah. Kemudian nilai perason korelasi menunjukkan nilai sebesar 0,535 artinya bahwa sebesar 53,5% ada hubungan antara persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dengan *agresive driving* lalu sisanya sekitar 46,5% bahwa persepsi risiko kecelakaan lalu lintas berhubungan dengan faktor lain.

B. PEMBAHASAN

Hasil dari uji hipotesis menunjukkan bahwa ada hubungan antara persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dengan *agresive driving* yang ditunjukkan dengan skor sebesar 0,535 dengan p sebesar 0.0001 ($p < 0.05$). Perilaku agresif berkendara atau biasa disebut *agresive driving* adalah .ketika seorang pengemudi merasa kesal dan cenderung sengaja meningkatkan resiko kecelakaan yang didorong adanya ketidaksabaran, kekesalan atau bahkan permusuhan sehingga menginginkan upaya penghematan waktu dalam perjalanan. Dalam hal ini, perilaku tersebut merupakan sebuah perilaku mengemudi dimana ada di bawah pengaruh gangguan emosi sehingga menghasilkan tingkah laku yang memaksakan suatu tingkat resiko pada pengemudi lain. Berdasarkan hasil penelitian Handayani (2016) ditemukan

bahwa ada pengaruh yang signifikan antara variabel persepsi risiko keselamatan dengan perilaku keselamatan berkendara. Dari hasil uji statistik yang diperoleh, responden akan berperilaku aman selama berkendara jika memiliki persepsi yang baik. Begitupun sebaliknya, perilaku responden saat berkendara kurang aman apabila responden memiliki persepsi kurang baik tentang risiko keselamatan berkendara.

Hasil penelitian yang telah ditemukan peneliti menunjukkan adanya kesesuaian dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan Tasca (2000) bahwa sebuah bentuk perilaku *aggressive driving* yang dijelaskan mengarah pada perilaku mengemudi yang berbahaya dan dapat meningkatkan resiko kecelakaan. Ketika seorang pengemudi memiliki persepsi kecelakaan yang rendah tentunya dalam melakukan kemudi kendaraan cenderung tinggi karena beranggapan bahwa tidak akan terjadi apa-apa meskipun dalam keadaan maksimal tinggi sedangkan pengemudi yang memiliki persepsi resiko kecelakaan tinggi tentu akan memiliki *aggressive driving* yang rendah karena merasa akan terjadi kecelakaan saat berkendara maka perilaku mengemudi yang dilakukan cenderung rendah.

Persepsi resiko kecelakaan lalu lintas merupakan bentuk penilaian seseorang terhadap risiko kecelakaan. Mekanismenya adalah perilaku *aggressive driving* dari lingkungan sosial dijadikan objek yang dipersepsi dengan menilai perilaku tersebut dan memperhatikan

konsekuensi yang akan terjadi. Dari sinilah persepsi resiko kecelakaan terbentuk yang kemudian menghasilkan perilaku berkendara. Dalam hal inilah, persepsi risiko mengenai suatu kondisi berbeda-beda antara satu individu dengan individu lain. Suatu kondisi yang dianggap sebagai berisiko tinggi oleh individu yang satu dapat dipersepsi sebagai berisiko rendah oleh individu lainnya. Perbedaan persepsi risiko antara individu yang satu dengan lainnya dapat terjadi karena pengaruh dari beberapa hal salah satunya mengenai kondisi jalan dan kebiasaan seseorang yang akhirnya menciptakan perilaku berbeda di tiap individu, salah satunya adalah perilaku agresif berkendara.

Hubungan antara persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dengan *agresive driving* diawali dengan adanya pemikiran yang dimiliki seseorang atas perilaku pengemudi dan tingkat resiko saat di jalan raya. Menurut Brown and Groeger dalam Ferguson (2003) persepsi risiko tidak hanya meliputi pemeriksaan potensi bahaya di lingkungan lalu lintas tetapi juga pemeriksaan kemampuan pengemudi dan kendaraan untuk mencegah potensi bahaya dari tabrakan yang sesungguhnya. Dalam hal ini hal tersebut muncul dengan adanya beberapa dimensi dan faktor meliputi adanya ketakutan, kurangnya control, asal memutuskan resiko serta pilihan atas kewaspadaan. Secara umum kelima dimensi tersebut merupakan faktor penyebab yang memunculkan suatu persepsi masyarakat saat berkendara.

Hasil skor tertinggi pada temuan penelitian menunjukkan bahwa faktor resiko kecelakaan yang dianalisa adapada dimensi ketakutan yang dialami oleh sang pengendara sehingga atas rasa takut yang dialami jurtru perilaku mengemudi yang dilakukan cenerung tidak fokus dan sesuai aturan lalu lintas. Hal ini menunjukkan bahwa aspek afeksi seperti kekawatiran atau rasa takut memiliki hubungan bahwa ekspektasi diri mengalami peristiwa berbahaya. Dimensi ini menjelaskan tentang seberapa jauh responden mempersepsikan ketakutan yang dirasakan mengenai risiko dari aktivitas berkendara. Sebagian besar pekerja memiliki ketakutan dan kekhawatiran terhadap risiko keselamatan berkendara terkait pekerjaan yang mereka lakukan. Kekhawatiran tersebut meliputi kejadian kecelakaan lalu lintas dan gangguan kesehatan. Namun sebagian pekerja menganggap bahwa risiko keselamatan berkendara merupakan hal yang sudah biasa untuk mereka. Berdasarkan Schmidt (2004), ketakutan dipandang sebagai ketidaktahuan individu pada risiko kegiatan. Apabila individu terbiasa dengan suatu risiko maka individu akan cenderung bertindak lebih waspada terhadap risiko yang ada.

Persepsi risiko pada penelitian ini menggunakan dimensi paradigma psikometri dibentuk dari berbagai variabel yang saling terkait satu dengan yang lain. Responden menerima risiko yang ada di jalan raya dengan sukarela. Namun yang dimaksud dengan sukarela disini adalah bukan

menerima dengan pasrah tetapi memberi batasan-batasan tertentu terkait bahaya yang mereka hadapi. Batasan-batasan tertentu seperti, kondisi kendaraan yang memadai dan perlengkapan alat pelindung diri yang baik.

Pemahaman tentang risiko yang baik tentunya akan menurunkan tingkat kekhawatiran seseorang terhadap bahaya yang ada. Ketakutan akan dipandang sebagai hal yang wajar ketika risiko yang dihadapi merupakan risiko yang dapat dikendalikan. Pengendalian tentunya disesuaikan dengan risiko yang dihadapi. Risiko yang telah lama diketahui tentunya memiliki cara pengendalian yang lebih baik dibandingkan dengan risiko yang baru diketahui. Artinya responden telah memiliki metode yang baku untuk meminimalisir risiko-risiko yang telah mereka ketahui. Sehingga ketika individu memiliki persepsi rendah risiko kecelakaannya maka aggressive drivingnya tinggi dan sebaliknya.

Dalam hal ini ketika perilaku agresif itu muncul pada dasarnya dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Menurut Koeswara dalam Jannah (2013) ada beberapa faktor yang mempengaruhi terjadinya perilaku agresif, internal tersebut salah satunya adalah faktor kepribadian individu berhubungan dengan cara pemikiran, emosi, dan sifat faktor fisiologis, otak individu tidak dapat lagi memproduksi sejumlah endorfin yang memberikan perasaan nyaman. Maka dari itulah hal tersebut mengarah kepada persepsi seseorang karena dengan persepsi

yang tinggi maka dapat menurunkan perilaku *aggressive driving* artinya seseorang yang beranggapan bahwa individu akan mengalami kecelakaan tinggi maka perilaku yang akan dilakukannya adalah jauh dari perilaku agresif, persepsi risiko yang rendah ini kemudian meningkatkan kecenderungan untuk mengambil tindakan berisiko, termasuk mengendara berbahaya. Namun sebaliknya ketika individu lain dinilai bahwa akan mengalami resiko kecelakaan rendah maka tentu penilaian itu ada ketika perilaku agresif sedang dilakukan misalnya karena sudah menganggap dirinya sangat terampil dan bisa menguasai kendaraan.

Tasca (2000) menjelaskan bahwa *aggressive driving* dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko kecelakaan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu. Dalam hal ini, tingkat *aggressive driving* pengemudi bus PO Sumber Group telah dipengaruhi oleh berbagai hal secara internal baik secara langsung maupun tidak langsung otomatis akan memberikan stimulus untuk melakukan kemudi kendaraan dengan di atas batas normal artinya muncul perilaku agresif secara sengaja dikarenakan mereka memiliki persepsi bahwa dengan tingkan kecepatan yang dilakukannya tidak menimbulkan resiko kecelakaan yang tinggi karena sudah merasa terbiasa dengan hal tersebut.

James dan Nahl (200) menjelaskan bahwa pengambilan resiko oleh seseorang didasarkan pada contoh perilaku *aggressive driving* yang didapatkan dari lingkungan sosial. Model peran ini tentu akan mengubah sikap tentang apa yang menurutnya berbahaya seta menyebabkan seseorang berperilaku agresif dalam berkendara sehingga hal inilah yang akan membentuk persepsi seseorang dalam resiko kecelakaan.

Hasil penelitian ini senada dengan hasil penelitian yang sudah pernah dilakukan oleh Utami (2010) dalam penelitian yang berjudul Hubungan Persepsi Risiko Kecelakaan dengan *Aggressive Driving* Pengemudi Motor Remaja. Hal ini menunjukkan adanya persamaan hasil penelitian bahwa keduanya memang sama-sama menjelaskan bahwa ada hubungan nyata antara persepsi resiko kecelakaan seseorang dengan *agreesive driving* yang dilakukan karena sangat berbahaya dan berhubungan dengan keselamatan. *Aggressive driving* yang menimbulkan resiko kecelakaan tinggi dimungkinkan karena adanya kesalahan pengemudi sebagai faktor utamanya dan rata-rata perilaku akan berbahaya dan membutuhkan peringatan keras. .

Aggressive driving merupakan pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving* dapat melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang (Houston, Harris dan Norman, 2003). Dari beberapa definisi yang

diungkapkan oleh ahli mengenai *aggressive driving*, yaitu perilaku pengemudi yang tidak tidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu yang melibatkan berbagai perilaku agresif yang dilakukan oleh seseorang saat dia mengemudikan kendaraannya maka hal itulah yang terjadi pada supir PO sumber Gorup.

Menurut teori sikap perilaku tindakan terencana Ajzen (1985) bahwa sebuah hubungan antara sikap dengan perilaku adalah positif (konsisten) artinya semakin positif sikap individu terhadap sesuatu, maka perilaku cenderung mengarah konsisten kepada sikap. Sementara hasil penelitian berbeda dengan teori sikap. Hal ini dapat terjadi karena perubahan perilaku tidak hanya diprediksi oleh perubahan sikap masih banyak faktor lain (Baron & Byrne, 2003) salah satunya adalah kondisi jalan dan kebiasaan yang dimiliki oleh sopir bus PO sumber group dalam mengemudi secara tidak normal dan kadang melebihi kecepatan yang sesungguhnya. .

Dari pembahasan uraian tersebut di atas maka dapat disimpulkan bahwa pengendara lebih sering menempatkan diri pada situasi berbahaya seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, menerobos lampu merah dan tidak menggunakan helm. Persepsi merupakan kunci berfikir, mempengaruhi perilaku dan merupakan langkah awal seseorang bertindak (Botteril, 2004). Kecelakaan pada pengemudi bus dapat berakibat mulai

dari cedera ringan sampai kematian. Dengan demikian, salah satu upaya yang dapat ditempuh untuk mencegah atau meminimalisir akibat fatal tersebut ialah dengan cara meningkatkan persepsi risiko keselamatan pada pengemudi bus Po Sumber Group.

C. KETERBATASAN PENELITIAN

Berdasarkan dari penelitian yang telah dilakukan, terdapat beberapa keterbatasan penelitian yang dapat disimpulkan, yaitu :

1. Tidak ada observasi secara langsung terhadap responden bagaimana perilaku dalam kesehariannya pada saat mengemudikan bus.
2. Kemungkinan *faking good* dalam pengisian skala ini disebabkan karena subjek memberikan jawaban tidak sesuai dengan keadaan diri yang sebenarnya.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisa data yang diperoleh dari penelitian tentang hubungan antara persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dengan *aggressive driving* pada pengemudi bus PO Sumber Group, maka dapat diperoleh kesimpulan bahwa terdapat hubungan yang positif antara persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dengan *aggressive driving* pada pengemudi bus sumber group. Hal ini menunjukkan kemampuan seseorang dalam menilai mengalisis risiko yang dimiliki tergantung pada kondisi social yang sedang dialami. Selanjutnya orang yang memiliki persepsi risiko rendah cenderung berkendara penuh risiko, seperti berkendara melebihi kecepatan, memotong kendaraan di depan. Hal tersebut tentunya akan memiliki potensi timbulnya kecelakaan lalu lintas, pada penelitian ini telah fokus pada faktor-faktor psikologis yang berperan terbentuknya perilaku pengendara beresiko yaitu perilaku agresif yang tentunya dialami oleh pengemudi bus.

B. SARAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah diperoleh, maka peneliti dapat memberikan beberapa saran sebagai berikut :

1. Saran Metodologis

- a) Penelitian ini hanya dilakukan kepada supir bus PO sumber Group yang berjumlah sebanyak 78 orang disarankan agar peneliti selanjutnya dapat menganalisis tema yang sama dengan objek penelitian yang berbeda karena metode penelitian yang digunakan bias menjadi acuan utama dalam kajian penelitian.
- b) Penelitian selanjutnya perlu dikembangkan dengan tambahan variabel bebas karena dapat diketahui bahwa persepsi resiko kecelakaan bukan hanya disebabkan oleh satu factor internal saja dan dapat ditambahkan factor internal supaya lebih beragam penelitian yang ada.
- c) Peneliti selanjutnya bisa menciptakan kuisisioner berbasis IT sehingga lebih hemat biaya serta lebih efisien dalam pemanfaatan metode penelitian.

2. Saran Praktis

- a) Diharapkan untuk pihak pengemudi bus supaya lebih berhati-hati dalam mengemudikan kendaraan karena akan berbahaya dan cukup beban dengan membawa banyak penumpang.
- b) Sebaiknya ada kegiatan sosialisasi bagi pengemudi supaya dapat menciptakan perilaku berkemudi yang masih normal dan baik. Hal ini berkaitan dengan safety riding yang harus dimiliki oleh seorang pengemudi khususnya pengguna bus PO Sumber Group .

DAFTAR PUSTAKA

- Austroads, 2002. Road Safety Audit, 2 nd ed., Austroads Publication, Sydney.
- Azwar, Saifuddin. (2015). *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- Azwar, Saifuddin. (2012). *Reliabilitas dan Validitas*. Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- Ajzen, I. (1985). *From Intentions to Action: A Theory of Planned Behavior*. New York: Springer.
- Almquist, J.O. 1968. Dairy Cattle. Dalam : E.J Perry (E.d). The Artificial Insemination of Farm Animal. Fourth Revised Edition. Rutgers University Press, New Jersey.
- Bowersox, C. 1981. *Introduction to Transportation*. New York: Macmillan Publishing Co, Inc.
- Barbel, Jean Piaget. 1969. Psikologi Anak. Terjemahan oleh Miftahul Jannah. 2013. Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- Baron, R. A dan Donn Byrne. 2003. Psikologi Sosial. Jakarta: Erlangga.
- Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/1993.

Çelik and Yılmaz. 2006. “Extending the Technology Acceptance Model for Adoption of E-Shopping,” *Journal of Electronic Commerce Research*. Vol. 12, No. 2, pp. 152 – 164.

Colling, D.A., 1990, “Industrial safety management and technology”, Prentice hall, New jersey.

C. Jotin Khisty & B. Kent Lall. 2006. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi jilid 2* edisi ketiga. Erlangga. Jakarta.

Dinas Perhubungan dan LLAJ Tahun 2006

Dinas Perhubungan dan LLAJ Propinsi Jawa Timur dari Polda Jawa Timur.

Departemen Perhubungan RI pada tahun 2013

Dewi, Handayani 2017. Pengaruh perilaku agresif terhadap potensi kecelakaan pengendara sepeda motor remaja dengan studi kasus pelajar SMA kota Surakarta. *Jurnal. Universitas Sebelas Maret*

Fachrurrozy.(2001), *Keselamatan Lalu Lintas (Traffic Safety)*, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.

Feist, J., dan Gregory J. Feist. 2008. *Theories of personality*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Gibson, James L. Jihn M. Ivancevich dan James H. Donelly. 1996. *Organisasi Perilaku, Struktur Proses* (Terjemahan). Edisi 8. Binarupa Aksara. Jakarta.

Grey, Elizabeth M., Triggs, Thomas J., & Haworth. Narelle L. (1989) *Driver Aggression: The role of personality, social characteristics, risk and motivation*. Australia : Human Factors Group (Monash University).

Gray, Barbara. 1989. *Collaborating: Finding common ground for multiparty problems*. San Francisco, CA: Jossey-Bass.

Gibson, James L. et al. (1996). *Organisasi: Perilaku, Struktur, Proses*. Diterjemahkan oleh Ninuk Adriani. Jakarta: Binarupa Aksara.

<https://www.researchgate.net/publication/305207306> Diakses tanggal 17 September 2017

Houston, John M., Harris, Paul B., Norman, Marcia. 2003. *The aggressive driving behavior scale : Developing a self-report measure of unsafe driving*. North American Journal of Psychology (NAJP). Vol. 5, No.2, 269-278.

Hasan, Iqbal. 2002. *Pokok-pokok materi metodologi penelitian dan aplikasinya*. Bogor : Ghalia Indonesia.

Heinrich, H. W. 1980. *Industrial Accident Prevention*. McGraw-Hill Book Company. New York.

James, Leon. dan Diane Nahl. 2000. *Aggressive driving is emotionally impaired driving*. Diambil dari <http://www.aggressive.drivers.com/papers/james-nahl/james-nahl.pdf> tanggal 20 JUNI 2017

James, Leon. dan Diane Nahl. 2000. *Road rage and aggressive driving : Steering clear of highway warfare*. New York : Prometheus Books.

King. Laura A. Psikologi Umum Sebuah Pandangan Apresiatif. Terj. Marwendsdy, Brian. Jakarta : Salemba Humanika. 2013

Kadiyali, 1983, *Klasifikasi Kecelakaan Lalulintas Jalan Raya*, Media Teknik No.2 Tahun V Edisi Juni 1983.

Kusumastutie, Naomi Srie. 2015. Identifikasi Target Intervensi Untuk Mengubahperilaku Mengemudi Agresif (Aggressive Driving)Pada Pengemudi Bus Akap/Akdp Berdasarkantheory Of Planned Behavior. FSTPT International Symposium, Unila, Bandar Lampung.

Kusumadani. 2008. *Kecelakaan tergantung persepsi*. Diambil dari <http://yamahamatic.4umer.comarticle-s-12/kecelakaan-tergantung-persepsi39.htm#bottom> diakses pada tanggal 4 Oktober 2017.

Lutfie, A. (2014). Pengaruh Self-Control dan Moral Disengagement terhadap Aggressive Driving pada Pengemudi Sepeda Motor (Skripsi; UIN Syarif Hidayatullah).

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/1993

Komariah, Siti. 2007. *Tingkat agresifitas pada pengemudi bus umum dalam kota dan luar kota di terminal kampung rambutan*. Skripsi Fakultas Psikologi UIN : Jakarta.

Mann, Leon. 1982. *A test between deindividuation and emergent norm theories pf crowd aggression*. Jorunal of Personality and Social Psychology. 1982. Vo. 42. No.2 260-272.

Margono. (2010).Metodologi Penelitian Pendidikan. Jakarta: Rineka Cipta

Miro, Fidel. 2012, *Pengantar Sistem Transportasi*, Jakarta: Erlangga

Muhaz, Muhamad. (2013). *Kematangan emosi dengan aggressive driving pada mahasiswa. Psikologi Universitas Muhamadiyah Malang*. Vol. 01. N0. 02.

- Mazaya, Galang Rizky. 2016. Gambaran Aggressive Driving Pada Siswi Pengendara Motor Di Smk Wilayah Ciledug. Fakultas Psikologi Universitas Esa Unggul.
- Nugroho, B.A. (2005). *Strategi Jitu Memilih Metode Statistik Penelitian dengan SPSS*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Prasetyo, Wisnu Eko dan Septiningsih, Dyah Siti. 2011. Studi Deskriptif Tentang Aggressive Driving Sepeda Motor Di Jalan Raya Pada Peserta Didik Sekolah Menengah Kejuruan (Smk) Muhammadiyah 2 Ajibarang
- Peraturan Pemerintah NO 43 tahun 1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas
- Rahim, A. H. A., Zaimi, A. M. M., & Bachan, S. (2008). *Causes Of Accidents at Construction Sites*. Malaysian Journal of Civil Engineering. 242-259
- Rippl, 2002. Diakses tanggal 17 Juni 2017 diperoleh dari <http://library.binus.ac.id/eColls/eThesisdoc/Bab2/2014-1-00704-PS%20Bab2001.pdf>
- Rosyida, Siti Nur Laila. 2013. Kajian Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Arteri pada Jalur Pantura Wilayah Tuban.
- Roderick Ogley. 1998. Conflict Theory” Encyclopedia of Violence, Peace and Conflict. - : Academic Press

- Robbins, Stephen P., 2001. *Perilaku Organisasi, Konsep, Kontroversi, Aplikasi*, Edisi 8, Jilid 1, Jakarta: PT Prenhallindo
- Sarwono, Sarlito W. 1995. Psikologi Sosial : Individu dan Teori-Teori Psikologi Sosial. Edisi 3. Jakarta: Balai Pustaka.
- Sagung Seto Ridwan, M. (2012). Pengantar Statistika Sosial. Bandung: Alfabeta.
- Steenbrink, 1974, *Optimization of Transport Networks*, Tugas Akhir Universitas Jendral Soedirman, Purwokerto (journal http://eprints.undip.ac.id/34015/5/1881_CHAPTER_II.pdf)
- Sjöberg, Lennart, Bjørg-Elin Moen, & Torbjørn Rundmo. 2004. *Explaining risk perception. An evaluation of the psychometric paradigm in risk perception research*. Diambil dari http://www.svt.ntnu.no/psy/Torbjorn.Rundmo/Psychometric_paradigm.pdf pada tanggal 20 JUNI 2017
- Sugiyono. (2008). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta.
- Sevilla, dkk. 1993. *Pengantar metode penelitian* (terj) Alimuddin Tuwu. Depok : UI Press
- Ropeik, D. and Slovic, P 2003. *Perception of Risk Posed by Extreme Events*. New York.

Tasca, Leo. 2000. *A review of the literature on aggressive driving research.*

Road User Safety Branch. Canada. Diambil dari
<http://www.aggressive.drivers.com/papers/tasca/tasca.pdf> pada
 tanggal 20 JUNI 2017

Tasca, L. 2002. *A review of the literature on aggressive driving research.*

Aggressive Driving Issues Conference. Retrieved October 17, 2017
 from <http://www.aggressive.drivers.com/papers/tasca/tasca.pdf>

Undang-Undang No 22 tahun 2009. Tentang Lalu Lintas dan
 Angkutan Jalan.

Utari, Agnes Widyaningdyah 2016, Analisis Faktor-faktor Yang Berpengaruh
 Terhadap Earnings Management Pada Perusahaan Go Public di
 Indonesia, Jurnal Akuntansi & Keuangan, November Vol. 3 No. 2.

Utami, Nadiyya. 2010. Hubungan persepsi resiko kecelakaan dengan aggressive
 driving pengemudi motor remaja. Skripsi. Fakultas psikologi
 Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah : Jakarta

Warpani, P. Suwardjoko. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.*
 Bandung : Penerbit ITB

Walgito, Bimo. (2010). *Pengantar Psikologi Umum.* Yogyakarta: Penerbit
 Andi.

LAMPIRAN

Hasil Try Out

Hasil Uji Validitas Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas

Correlations

Correlations		TotalX
TotalX	Pearson Correlation	1
	N	35
X1	Pearson Correlation	,597**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	35
X2	Pearson Correlation	,519**
	Sig. (2-tailed)	,001
	N	35
X3	Pearson Correlation	,648**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	35
X4	Pearson Correlation	,566**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	35
X5	Pearson Correlation	,734**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	35
X6	Pearson Correlation	,193
	Sig. (2-tailed)	,267
	N	35
X7	Pearson Correlation	,453**
	Sig. (2-tailed)	,006
	N	35
X8	Pearson Correlation	,694**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	35
X9	Pearson Correlation	,693**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	35
X10	Pearson Correlation	,486**
	Sig. (2-tailed)	,003
	N	35

** . Correlation is significant at the 0.01 level

Correlations

Correlations

		TotalX
TotalX	Pearson Correlation	1
	N	35
X11	Pearson Correlation	,543**
	Sig. (2-tailed)	,001
	N	35
X12	Pearson Correlation	,251
	Sig. (2-tailed)	,145
	N	35
X13	Pearson Correlation	,495**
	Sig. (2-tailed)	,002
	N	35
X14	Pearson Correlation	,723**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	35
X15	Pearson Correlation	,470**
	Sig. (2-tailed)	,004
	N	35
X16	Pearson Correlation	,404*
	Sig. (2-tailed)	,016
	N	35
X17	Pearson Correlation	,465**
	Sig. (2-tailed)	,005
	N	35
X18	Pearson Correlation	,495**
	Sig. (2-tailed)	,002
	N	35
X19	Pearson Correlation	,257
	Sig. (2-tailed)	,136
	N	35
X20	Pearson Correlation	,585**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	35

** . Correlation is significant at the 0.01 level

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Correlations

Correlations

		TotalX
TotalX	Pearson Correlation	1
	N	35
X21	Pearson Correlation	,303
	Sig. (2-tailed)	,077
	N	35
X22	Pearson Correlation	,152
	Sig. (2-tailed)	,384
	N	35
X23	Pearson Correlation	,562**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	35
X24	Pearson Correlation	,606**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	35
X25	Pearson Correlation	,346*
	Sig. (2-tailed)	,042
	N	35
X26	Pearson Correlation	,566**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	35

** . Correlation is significant at the 0.01 level

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Hasil Uji Validitas *Aggressive Driving*

Correlations

		Total_y
Total_y	Pearson Correlation	1
	N	35
Y1	Pearson Correlation	,588**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	35
Y2	Pearson Correlation	,541**
	Sig. (2-tailed)	,001
	N	35
Y3	Pearson Correlation	,372*
	Sig. (2-tailed)	,028
	N	35
Y4	Pearson Correlation	,264
	Sig. (2-tailed)	,126
	N	35
Y5	Pearson Correlation	,349*
	Sig. (2-tailed)	,040
	N	35
Y6	Pearson Correlation	,410*
	Sig. (2-tailed)	,014
	N	35
Y7	Pearson Correlation	,041
	Sig. (2-tailed)	,817
	N	35
Y8	Pearson Correlation	,425*
	Sig. (2-tailed)	,011
	N	35
Y9	Pearson Correlation	,609**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	35
Y10	Pearson Correlation	,626**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	35

** . Correlation is significant at the 0.01 level

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Correlations

Correlations

		Total_y
Total_y	Pearson Correlation	1
	N	35
Y11	Pearson Correlation	,467**
	Sig. (2-tailed)	,005
	N	35
Y12	Pearson Correlation	,030
	Sig. (2-tailed)	,863
	N	35
Y13	Pearson Correlation	,485**
	Sig. (2-tailed)	,003
	N	35
Y14	Pearson Correlation	,050
	Sig. (2-tailed)	,775
	N	35
Y15	Pearson Correlation	,512**
	Sig. (2-tailed)	,002
	N	35
Y16	Pearson Correlation	,570**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	35
Y17	Pearson Correlation	,596**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	35
Y18	Pearson Correlation	,708**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	35
Y19	Pearson Correlation	,428*
	Sig. (2-tailed)	,010
	N	35
Y20	Pearson Correlation	,672**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	35

** . Correlation is significant at the 0.01 level

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Correlations

Correlations

		Total_y
Total_y	Pearson Correlation	1
	N	35
Y21	Pearson Correlation	,619**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	35
Y22	Pearson Correlation	,302
	Sig. (2-tailed)	,078
	N	35
Y23	Pearson Correlation	,628**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	35
Y24	Pearson Correlation	,596**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	35

**. Correlation is significant at the 0.01 level

Reliability Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
X1	2,20	,933	35
X2	2,03	,822	35
X3	2,29	,926	35
X4	3,37	,598	35
X5	3,14	,772	35
X7	2,09	1,095	35
X8	2,49	,887	35
X9	2,74	,852	35
X10	3,09	,742	35
X11	3,11	,718	35
X13	2,80	,632	35
X14	2,74	,657	35
X15	3,00	,686	35
X16	2,66	,591	35
X17	3,00	,594	35
X18	3,11	,676	35
X20	2,74	,741	35
X23	2,49	,919	35
X24	2,97	,985	35
X25	2,91	,781	35
X26	3,37	,598	35

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,746	21

Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas

Aitem	Korelasi	Sig	Keterangan
1	0,597	0,000	Valid
2	0,519	0,001	Valid
3	0,648	0,000	Valid
4	0,566	0,000	Valid
5	0,734	0,000	Valid
6	0,193	0,267	Tidak Valid
7	0,453	0,006	Valid
8	0,694	0,000	Valid
9	0,693	0,000	Valid
10	0,486	0,003	Valid
11	0,543	0,001	Valid
12	0,251	0,145	Tidak Valid
13	0,495	0,002	Valid
14	0,723	0,000	Valid
15	0,470	0,004	Valid
16	0,404	0,016	Valid
17	0,465	0,005	Valid
18	0,495	0,002	Valid
19	0,257	0,136	Tidak Valid
20	0,585	0,000	Valid

21	0,303	0,077	Tidak Valid
22	0,152	0,384	Tidak Valid
23	0,562	0,000	Valid
24	0,606	0,000	Valid
25	0,346	0,046	Valid
26	0,566	0,000	Valid
R = 0,679			

Reliability *Aggressive Driving*

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
Y1	3,11	,718	35
Y2	2,29	,926	35
Y3	2,00	,804	35
Y4	2,60	,775	35
Y5	2,17	,857	35
Y6	3,00	,907	35
Y8	2,09	1,095	35
Y9	2,49	,887	35
Y10	2,74	,852	35
Y11	3,09	,742	35
Y13	3,06	,802	35
Y15	3,37	,598	35
Y16	2,97	,985	35
Y17	2,69	,631	35
Y18	2,71	,750	35
Y19	3,11	,631	35
Y20	2,86	,550	35
Y21	2,94	,838	35
Y22	3,00	,542	35
Y23	2,66	,765	35
Y24	2,69	,631	35

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,575	21

Aggressive Driving

Aitem	Korelasi	Sig	Keterangan
1	0,588	0,000	Valid
2	0,541	0,001	Valid
3	0,372	0,028	Valid
4	0,264	0,000	Valid
5	0,349	0,040	Valid
6	0,410	0,014	Valid
7	0,041	0,817	Tidak Valid
8	0,425	0,011	Valid
9	0,609	0,000	Valid
10	0,626	0,000	Valid
11	0,467	0,001	Valid
12	0,030	0,863	Tidak Valid
13	0,485	0,003	Valid
14	0,050	0,775	Tidak Valid
15	0,512	0,002	Valid
16	0,570	0,000	Valid
17	0,596	0,000	Valid
18	0,708	0,000	Valid
19	0,428	0,010	Valid
20	0,672	0,000	Valid
21	0,619	0,000	Valid

22	0,302	0,078	Tidak Valid
23	0,628	0,000	Valid
24	0,596	0,000	Valid
R = 0,746			

Skala TRY OUT PERSEPSI KECELAKAAN LALU LINTAS (+ AITEM GUGUR)

No	Pernyataan	STS	TS	S	SS
1.	Saya pernah membahayakan orang lain ketika mengemudi karena pada saat itu saya lengah				
2.	Jika mengantuk saya akan beristirahat dulu				
3.	Ketika saya terampil mengemudi saya tidak akan membahayakan				
4.	Saya akan berhenti jika saya merasa lelah				
5.	Menurut saya jika lengah saat mengemudi merupakan hal biasa				
6.	Saya akan mengemudi walaupun dalam keadaan mengantuk				
7.	Saya memeriksa kondisi ban dan rem sebelum mengemudi				
8.	Saya menghindari kerusakan kemudi				
9.	Menurut saya kecepatan tinggi tidak membahayakan				
10.	Saya akan memeriksa kendaraan sebelum mengemudi				
11.	Menurut saya kerusakan kemudi tidak menjadi kendala bagi pengemudi				
12.	Saya akan membiarkan lampu yang tidak berfungsi karena tidak akan mengganggu saat mengemudi				
13.	Saya selalu memperhatikan dan menjaga jarak kendaraan lain ketika mengemudi				
14.	Saya lebih memilih untuk menghindari jalan sempit ketika mengemudi				
15.	Saya tidak perlu melihat kanan kiri ketika akan menyebrang				
16.	Saya menyebrang hanya ketika lalu lintas tidak padat				
17.	Saya akan menyebrang menunggu sepi lalu lintas				
18.	Saya tidak pernah mengemudi dalam keadaan mabuk				
19.	Saya cenderung mengemudi dengan kecepatan tinggi				
20.	Saya tidak memperdulikan kondisi ban saat jalanan basah dan licin				
21.	Saya tidak akan mengemudi dengan melawan arus atau pada jalur yang berlawanan				
22.	Menurut saya kondisi gelap tidak mengganggu ketika mengemudi				

23.	Bagi saya, cuaca tidak mempengaruhi saat mengemudi				
24.	Saya cenderung mengemudi dengan kecepatan rendah (pelan-pelan) untuk mencari penumpang				
25.	Saya cenderung terganggu dengan adanya kabut ketika mengemudi				
26.	Saya akan mengurangi kecepatan ketika lalu lintas sedang ramai				

Tabel 1.4. *Blue Print* Skala Persepsi Kecelakaan Lalu lintas sebelum *try out*

No.	Dimensi	Indikator Perilaku	Pernyataan		Jumlah
			<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	
1.	Pengguna Jalan	Lengah	1	5	2
		Mengantuk	2	6	2
		Tidak terampil	3,18	-	2
		Lelah	4	-	1
		Kecepatan tinggi	19	9	2
		Tidak menjaga jarak	13	-	1
2	Kendaraan	Ban pecah	7	20	2
		Kecepatan mengemudi	24	-	1
		Kerusakan sistem kemudi	8	10	2
		As/kopling lepas (tidak berfungsi)	11	-	1
		sistem lampu tidak berfungsi	-	12	1
3	Persimpangan	Jalan sempit,	14	-	1
		Akses yang tidak dikontrol/dikendalikan,	16	17	2
		Melawan arus	21	-	1

		Tidak ada rambu batas kecepatan,	15	-	1
		Ramai	26	-	1
4	Lingkungan	Cuaca	-	23	1
		Gelap	-	22	1
		Kabut	25	-	1
		Jumlah			26

SKALA TRY OUT AGGRESIVE DRIVING (AITEM GUGUR)

No	Pernyataan	STS	TS	S	SS
1.	Saya akan berani membuntuti kendaraan lain dari belakang				
2.	Saya berani memotong ke depan kendaraan lain dengan jarak yang dekat				
3.	Saya enggan menyalakan lampu sein ketika berpindah jalur				
4.	Saya suka menghalangi pengemudi lain untuk menyalip				
5.	Saya akan menerobos dan berhenti didepan palang pintu kereta api				
6.	Saya menyalip dengan memotong kendaraan yang disalip				
7.	Saya berani menyalip dari lajur yang berlawanan arah				
8.	Saya berani akan menyalip kendaraan lain dari bahu jalan	7			
9.	Saya tidak berhenti di depan zebra-cross saat ada orang yang sedang menyeberang	8			
10.	Saya sering mengemudi dengan jarak sangat dekat di belakang truk tronton	9			
11.	Saya tidak akan memberikan celah kepada pengemudi lain agar dapat masuk ke dalam jalur saat kondisi macet	10			
12.	Saya akan menerobos palang pintu kereta api sedang ditutup dan sirine berbunyi				

13.	Saya suka menyalip dengan zig-zag	11			
14.	Saya akan mengemudi dengan memaksimalkan kecepatan				
15.	Saya tidak pernah menerobos lampu merah di perempatan	12			
16.	Saya sering menyalip dari kiri	13			
17.	Saya akan berbelok tanpa menyalakan lampu sen	14			
18.	Saya akan membuat kendaraan lain tidak dapat masuk jalur dengan menaikkan kecepatan dan mengklason terus- menerus	15			
19.	Saya akan berpindah-pindah jalur saat jalanan padat	16			
20.	Saya berani menyalip saat berada di tikungan	17			
21.	Menurut saya dengan mengemudi dengan kecepatan tinggi dan menimbulkan tingkah laku membuntuti dan berpindah jalur	18			
22.	Saya akan melewati lampu merah yang menyala di pertigaan				
23.	Saya akan menyalip dengan kecepatan tinggi saat jalanan padat	19			
24.	Saya mendahului dari bahu sebelah kanan dan melewati marka garis putus-putus	20			

Tabel 1.5. *Blue Print* Skala *aggressive driving* sebelum *try out*

No.	Dimensi	Indikator Perilaku	Pernyataan		Jumlah
			<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	
1.	Membuntuti	terlalu dekat	1	-	1
		Keluar-masuk jalur	4	3	2
2	Menyalip Kendaraan lain	Menyalip dengan kasar	7,8,20	4,6, 16, 24	7
		Menyalip dari bahu jalan	17	23	2
3	Memotong	Memotong ke depan kendaraan yang berada di	2	-	1

	kendaraan lain	jalur dengan jarak yang dekat			
		Berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda	-	11	1
		Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip	14	13	2
		Menerobos pintu	-	5,12	2
4	Tidak memberikan kesempatan pengemudi lain	Untuk masuk ke dalam jalur	21	-	1
5	Mengemudi dengan kecepatan tinggi	membuntuti dan berpindah jalur	-	10,18,19	3
		Melewati (melanggar) lampu merah	15	22	2
6	Melanggar Rambu lalu lintas	Melewati tanda yang mengharuskan berhenti	-	9	1
		Jumlah			24

Tabulasi Data Kecelakaan Lalu Lintas

Resp.	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	X17	X18	X19	X20	X21	X22	X23	X24	X25	X26	Total	X
1	3	1	3	4	3	2	4	2	3	4	4	4	3	3	4	3	4	4	3	2	3	3	3	3	3	3	78	3.0
2	1	3	2	4	3	3	4	3	3	4	4	3	4	2	3	2	3	3	3	2	2	2	1	3	4	3	73	2.8
3	1	3	1	3	3	1	3	4	2	4	3	4	3	3	4	2	3	3	4	3	3	4	1	1	2	3	71	2.7
4	1	2	1	3	3	1	4	3	1	3	4	4	2	2	4	2	3	4	4	3	3	3	1	2	3	4	70	2.7
5	1	3	1	3	3	1	3	2	4	2	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3	4	3	2	3	79	3.0
6	3	1	3	4	3	1	2	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	4	3	4	3	4	77	3.0
7	1	3	1	3	1	3	2	4	2	2	3	4	2	1	2	3	3	3	3	2	3	3	2	2	1	2	61	2.3
8	3	2	3	4	4	2	1	2	4	4	4	4	3	3	4	3	3	4	2	3	4	4	3	4	3	4	84	3.2
9	1	3	1	2	2	1	2	4	2	2	3	3	3	2	3	3	3	3	2	2	3	4	2	1	2	3	61	2.3
10	3	1	3	4	4	2	1	2	3	3	2	3	2	3	3	2	3	2	3	2	3	4	3	4	3	4	73	2.8
11	3	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	1	2	3	2	3	3	3	1	4	3	3	3	3	3	69	2.7
12	3	1	3	4	4	2	1	2	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	4	3	4	80	3.1
13	3	1	3	4	4	2	1	2	3	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	4	4	3	4	3	4	81	3.1
14	2	3	1	3	3	1	2	3	3	2	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	4	4	79	3.0
15	2	2	3	1	3	3	4	3	1	3	2	2	2	2	2	1	2	2	3	1	4	4	1	3	4	4	63	2.4
16	3	1	3	3	4	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	77	3.0
17	3	2	3	3	3	2	2	2	4	3	4	4	4	4	3	3	4	3	3	3	4	4	3	2	4	3	82	3.2
18	3	2	3	3	4	2	1	1	3	4	3	3	3	2	3	2	2	3	3	3	4	4	3	3	3	4	74	2.8
19	3	2	3	3	4	2	1	2	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	3	3	80	3.1
20	3	2	3	3	3	2	1	2	3	4	2	3	2	3	2	2	2	2	3	3	4	4	3	4	3	3	71	2.7
21	3	1	3	4	3	2	1	2	3	4	4	4	3	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	79	3.0
22	1	3	2	4	3	3	4	3	3	3	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	2	2	1	3	4	3	71	2.7
23	1	3	1	3	3	1	3	4	2	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	1	1	2	3	71	2.7
24	1	2	1	3	3	1	4	3	1	3	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	1	2	3	4	72	2.8
25	1	3	1	3	3	1	3	2	4	2	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	3	4	3	2	3	74	2.8
26	3	1	3	4	3	1	2	1	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	3	3	4	4	3	4	3	4	79	3.0
27	1	3	1	3	1	3	2	4	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3	3	2	3	3	2	2	1	2	62	2.4
28	3	2	3	4	4	2	1	2	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	3	4	3	4	82	3.2
29	1	3	1	2	2	1	2	4	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	2	1	2	3	65	2.5
30	3	1	3	4	4	2	1	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	4	3	4	78	3.0
31	3	2	3	3	3	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2	2	3	2	3	2	4	3	3	3	3	3	68	2.6
32	3	1	3	4	4	2	1	2	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	4	3	4	3	4	75	2.9
33	3	1	3	4	4	2	1	2	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	3	4	79	3.0
34	2	3	3	4	3	1	2	3	3	2	2	3	2	2	2	3	2	2	3	2	4	4	3	3	4	4	70	2.7
35	2	2	3	4	3	3	4	3	1	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	4	4	1	3	3	4	67	2.6
	77	71	80	118	110	64	73	87	96	108	109	115	98	96	105	93	105	109	108	96	122	124	87	104	102	118	2575	99

Tabulasi Data Aggressive Driving																										
Resp	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	Y11	Y12	Y13	Y14	Y15	Y16	Y17	Y18	Y19	Y20	Y21	Y22	Y23	Y24	Total	Y
1	4	2	1	2	4	3	3	1	3	2	4	2	2	2	2	1	4	3	4	3	2	4	3	1	62	2.6
2	3	4	3	3	1	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	75	3.1
3	4	2	1	2	2	1	3	3	2	1	3	3	2	4	2	3	1	2	3	4	2	4	3	3	60	2.5
4	4	2	1	2	4	2	4	2	1	2	2	4	4	4	1	2	4	3	2	1	3	3	4	2	63	2.6
5	4	2	1	2	2	1	3	1	2	3	4	2	3	4	2	1	3	4	3	2	1	3	4	2	59	2.5
6	4	1	2	1	3	1	3	2	1	2	4	2	1	4	2	1	3	4	3	3	1	3	2	2	55	2.3
7	3	3	3	3	1	3	4	4	3	4	3	4	3	3	4	3	3	2	4	3	3	3	4	3	76	3.2
8	4	2	3	4	4	2	2	1	2	1	3	3	2	4	2	1	2	1	2	1	2	4	3	3	58	2.4
9	3	3	3	3	1	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	75	3.1
10	3	1	2	3	3	1	3	3	1	2	2	2	3	4	2	1	3	1	2	4	2	1	2	1	52	2.2
11	4	3	3	4	2	2	4	4	3	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	3	3	3	4	4	83	3.5
12	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	71	3.0
13	4	3	3	4	2	2	3	4	3	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	3	3	3	4	4	82	3.4
14	3	3	3	3	1	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	3	3	4	3	81	3.4
15	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	4	75	3.1
16	4	2	1	2	4	2	3	3	2	3	4	2	3	4	2	3	4	3	2	4	2	2	3	1	65	2.7
17	3	3	3	3	1	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	75	3.1
18	3	3	3	3	1	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	72	3.0
19	3	3	3	3	1	3	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	3	3	4	4	4	3	4	81	3.4
20	3	3	3	3	1	3	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	76	3.2
21	3	3	3	3	1	3	3	4	3	4	3	4	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	75	3.1
22	3	3	3	3	1	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	4	3	3	74	3.1
23	3	3	3	3	2	4	2	4	3	3	3	3	4	4	3	4	3	4	3	4	3	1	3	3	75	3.1
24	3	3	3	4	2	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	2	4	3	75	3.1
25	2	4	2	3	3	3	3	3	2	3	2	4	3	1	3	3	1	2	3	4	2	4	3	3	66	2.8
26	3	3	3	3	2	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	2	2	4	2	4	72	3.0
27	3	3	3	3	2	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	70	2.9
28	3	3	2	4	2	2	3	4	3	4	4	4	4	1	3	1	3	2	3	4	2	2	3	1	67	2.8
29	3	3	3	3	1	3	3	4	3	3	3	3	4	4	3	4	3	4	4	3	3	4	3	3	77	3.2
30	4	2	1	2	4	3	3	2	3	4	2	2	3	1	1	2	2	4	3	2	1	3	4	2	60	2.5
31	2	3	2	3	2	3	2	2	2	3	3	3	3	2	3	3	1	1	2	2	2	3	1	2	55	2.3
32	3	3	1	3	2	4	2	1	2	3	3	3	4	2	4	4	3	3	2	2	2	3	3	2	64	2.7
33	3	3	1	3	2	4	2	1	2	3	4	3	4	2	4	4	3	3	3	3	4	3	3	2	69	2.9
34	2	2	3	3	2	3	1	2	3	3	2	4	4	4	3	3	2	2	2	2	2	3	1	2	60	2.5
35	2	2	2	2	4	3	3	4	3	1	3	3	2	1	3	3	2	1	2	2	1	3	1	2	55	2.3

HASIL PENELITIAN

SKALA PENELITIAN PSIKOLOGI

Dengan hormat,

M Farid Ansyori, mahasiswi Program Psikologi Universitas Brawijaya yang sedang menyelesaikan tugas akhir. Pada kesempatan kali ini, saya sedang melakukan sebuah penelitian lapangan secara langsung. Salah satu prosesnya yaitu dengan cara mengumpulkan data dengan menggunakan metode skala atau kuesioner penelitian. Berkaitan dengan hal tersebut, saya memohon kesediaan anda untuk menjadi subjek dalam penelitian saya dengan



mengisi pernyataan-pernyataan dalam skala penelitian ini. Skala ini tidak bertujuan untuk menguji kemampuan anda, sehingga tidak ada jawaban benar maupun salah.

Oleh karena itu, anda diharapkan memberikan jawaban yang benar-benar sesuai dengan keadaan diri anda, bukan keadaan yang seharusnya. Identitas dan hasil dari penelitian ini akan dijamin kerahasiaannya. Atas kesediaan dan kerja sama anda dalam mengisi skala penelitian ini, saya ucapkan terima kasih.

PETUNJUK UMUM

Isi identitas anda pada kolom yang telah disediakan. Baca dan pahami dengan baik-baik pernyataan yang telah tersedia dalam kolom. Beri tanda silang (X) pada kolom pilihan jawaban atas pernyataan yang diberikan mengenai komitmen pada pilihan jawaban yang telah disediakan. Tidak ada jawaban benar atau salah. Beberapa pernyataan tampak memiliki arti yang hampir sama, hal ini tidak perlu anda hiraukan. Anda cukup menjawab langsung sesuai apa yang pertama kali muncul di pikiran anda dengan keterangan jawaban sebagai berikut:

SS : Sangat Setuju

S : Setuju

TS : Tidak Setuju

STS : Sangat Tidak Setuju

Contoh Pengerjaan

No	Pernyataan	STS	TS	S	SS
1.	Saya berani untuk berpindah-pindah jalur setiap kali terdapat celah kosong	X			

SELAMAT MENGERJAKAN!**Nama (boleh inisial)** :.....**Jenis Kelamin** :.....**KUESIONER A**

No	Pernyataan	STS	TS	S	SS
1.	Saya pernah membahayakan orang lain ketika mengemudi karena pada saat itu saya lengah				
2.	Jika mengantuk saya akan beristirahat dulu				
3.	Ketika saya terampil mengemudi saya tidak akan membahayakan				
4.	Saya akan berhenti jika saya merasa lelah				
5.	Menurut saya jika lengah saat mengemudi merupakan hal biasa				
6.	Saya akan mengemudi walaupun dalam keadaan mengantuk				
7.	Saya memeriksa kondisi ban dan rem sebelum mengemudi				
8.	Saya menghindari kerusakan kemudi				
9.	Menurut saya kecepatan tinggi tidak membahayakan				
10.	Saya akan memeriksa kendaraan sebelum mengemudi				
11.	Menurut saya kerusakan kemudi tidak menjadi kendala bagi pengemudi				
12.	Saya akan membiarkan lampu yang tidak berfungsi karena tidak akan mengganggu saat mengemudi				
13.	Saya selalu memperhatikan dan menjaga jarak kendaraan lain ketika mengemudi				
14.	Saya lebih memilih untuk menghindari jalan sempit ketika mengemudi				
15.	Saya tidak perlu melihat kanan kiri ketika akan menyebrang				
16.	Saya menyebrang hanya ketika lalu lintas tidak padat				
17.	Saya akan menyebrang menunggu sepi lalu lintas				
18.	Saya tidak pernah mengemudi dalam keadaan mabuk				
19.	Saya cenderung mengemudi dengan kecepatan tinggi				
20.	Saya tidak memperdulikan kondisi ban saat jalanan basah dan licin				
21.	Saya tidak akan mengemudi dengan melawan arus atau pada jalur yang berlawanan				
22.	Menurut saya kondisi gelap tidak mengganggu ketika mengemudi				

23.	Bagi saya, cuaca tidak mempengaruhi saat mengemudi				
24.	Saya cenderung mengemudi dengan kecepatan rendah (pelan-pelan) untuk mencari penumpang				
25.	Saya cenderung terganggu dengan adanya kabut ketika mengemudi				
26.	Saya akan mengurangi kecepatan ketika lalu lintas sedang ramai				

KUESIONER B

No	Pernyataan	STS	TS	S	SS
1.	Saya akan berani membuntuti kendaraan lain dari belakang				
2.	Saya berani memotong ke depan kendaraan lain dengan jarak yang dekat				
3.	Saya enggan menyalakan lampu sein ketika berpindah jalur				
4.	Saya suka menghalangi pengemudi lain untuk menyalip				
5.	Saya akan menerobos dan berhenti didepan palang pintu kereta api				
6.	Saya menyalip dengan memotong kendaraan yang disalip				
7.	Saya berani menyalip dari lajur yang berlawanan arah				
8.	Saya berani akan menyalip kendaraan lain dari bahu jalan				
9.	Saya tidak berhenti di depan zebra-cross saat ada orang yang sedang menyeberang				
10.	Saya sering mengemudi dengan jarak sangat dekat di belakang truk tronton				
11.	Saya tidak akan memberikan celah kepada pengemudi lain agar dapat masuk ke dalam jalur saat kondisi macet				
12.	Saya akan menerobos palang pintu kereta api sedang ditutup dan sirine berbunyi				
13.	Saya suka menyalip dengan zig-zag				
14.	Saya akan mengemudi dengan memaksimalkan kecepatan				
15.	Saya tidak pernah menerobos lampu merah di perempatan				
16.	Saya sering menyalip dari kiri				
17.	Saya akan berbelok tanpa menyalakan lampu sen				

18.	Saya akan membuat kendaraan lain tidak dapat masuk jalur dengan menaikkan kecepatan dan mengklason terus- menerus				
19.	Saya akan berpindah-pindah jalur saat jalanan padat				
20.	Saya berani menyalip saat berada di tikungan				
21.	Menurut saya dengan mengemudi dengan kecepatan tinggi dan menimbulkan tingkah laku membuntuti dan berpindah jalur				
22.	Saya akan melewati lampu merah yang menyala di pertigaan				
23.	Saya akan menyalip dengan kecepatan tinggi saat jalanan padat				
24.	Saya mendahului dari bahu sebelah kanan dan melewati marka garis putus-putus				

Tabulasi Kecelakaan Lalu Lintas																										
Resp.	X1	X2	X3	X4	X5	X7	X8	X9	X10	X11	X13	X14	X15	X16	X17	X18	X20	X23	X24	X25	X26	Total	X			
1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	63	3.0			
2	4	4	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	70	3.3			
3	4	4	3	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	2	3	74	3.5			
4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	4	71	3.4			
5	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3	3	3	4	4	4	3	4	2	3	75	3.6			
6	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	82	3.9			
7	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	2	60	2.9			
8	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	3	4	75	3.6			
9	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	2	3	66	3.1			
10	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	63	3.0			
11	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3	4	3	3	4	4	3	4	4	3	3	75	3.6			
12	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	68	3.2			
13	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	81	3.9			
14	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	65	3.1			
15	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	4	3	78	3.7			
16	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	64	3.0			
17	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	64	3.0			
18	2	2	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	4	58	2.8			
19	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	63	3.0			
20	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	64	3.0			
21	4	3	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	3	72	3.4			
22	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	83	4.0			
23	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	3	79	3.8			
24	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	82	3.9			
25	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	2	3	66	3.1			
26	3	3	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	72	3.4			
27	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	2	79	3.8			
28	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	65	3.1			
29	4	3	4	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	2	3	72	3.4			
30	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	64	3.0			
31	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	81	3.9			
32	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	68	3.2			
33	3	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	4	68	3.2			
34	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	80	3.8			
35	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	4	3	68	3.2			
36	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	63	3.0			
37	4	4	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	70	3.3			
38	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	3	80	3.8			
39	3	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3	4	77	3.7			
40	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	2	3	78	3.7			
41	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	64	3.0			
42	3	3	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	1	2	68	3.2			
43	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	83	4.0			
44	3	3	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	2	3	75	3.6			
45	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	74	3.5			
46	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	63	3.0			
47	4	4	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	70	3.3			
48	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	64	3.0			
49	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	66	3.1			
50	4	3	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	4	3	73	3.5			
51	2	2	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	57	2.7			
52	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	64	3.0			
53	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	65	3.1			
54	4	4	3	3	4	3	4	4	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	71	3.4			
55	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	3	3	78	3.7			
56	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	63	3.0			
57	3	3	4	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	3	73	3.5			
58	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	62	3.0			
59	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	65	3.1			
60	4	3	3	3	4	4	3	3	4	3	3	3	4	4	3	3	4	4	3	2	3	71	3.4			
61	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	3	3	4	53	2.5			
62	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	2	60	2.9			
63	3	2	3	4	4	1	2	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	65	3.1			
64	1	3	1	2	2	2	4	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	1	2	3	51	2.4			
65	3	1	3	4	4	1	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	63	3.0			
66	3	2	3	3	3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	2	2	3	3	3	3	53	2.5			
67	3	1	3	4	4	1	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	4	3	4	60	2.9			
68	3	1	3	4	4	1	2	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	63	3.0			
69	2	3	3	3	3	2	3	3	2	2	2	2	2	3	2	2	2	3	3	4	4	55	2.6			
70	2	2	2	4	3	4	3	1	3	2	2	2	2	2	2	2	2	1	3	4	3	51	2.4			
71	3	1	3	4	3	1	2	3	4	4	3	3	4	3	4	4	4	2	3	3	3	63	3.0			
72	1	3	2	4	3	4	3	3	3	4	4	2	3	2	3	3	2	1	3	4	3	60	2.9			
73	1	3	1	3	3	3	4	2	4	3	3	4	2	3	3	3	3	1	1	2	3	55	2.6			
74	1	2	1	3	3	4	3	1	3	4	2	2	4	2	3	4	3	1	2	3	4	55	2.6			
75	1	3	1	3	3	3	2	4	2	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	2	3	64	3.0			
76	3	1	3	4	3	2	1	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	4	62	3.0			
77	1	3	1	3	1	2	4	2	2	3	2	1	2	3	3	3	2	2	1	2	4	45	2.1			
78	3	2	3	4	4	1	2	4	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	4	68	3.2			

TABULASI AGGRESIVE DRIVING																								
Resp.	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y8	Y9	Y10	Y11	Y13	Y15	Y16	Y17	Y18	Y19	Y20	Y21	Y23	Y24	Total			
1	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	3	4	3	5	3	4	3	3	3	1	70			
2	3	4	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	3	4	3	4	3	2	3	3	66			
3	3	4	4	3	4	4	4	3	4	3	4	4	4	5	2	3	4	3	3	3	71			
4	4	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	4	5	3	2	1	2	4	2	63			
5	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	5	4	3	2	3	4	2	64			
6	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	5	4	3	3	2	2	2	71			
7	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4	2	4	3	4	4	3	70			
8	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	3	5	1	2	1	2	3	3	59			
9	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	5	3	4	3	4	4	3	77			
10	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	1	2	4	2	2	1	56			
11	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	3	4	3	4	4	4	67			
12	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	62			
13	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	4	4	4	3	4	3	4	4	4	74			
14	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	3	4	3	4	4	3	65			
15	4	3	4	4	4	3	4	3	4	3	4	3	4	5	3	4	3	4	3	4	73			
16	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	3	2	4	2	3	1	59			
17	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	61			
18	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	61			
19	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	2	3	4	62			
20	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	3	3	3	3	4	3	66			
21	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	5	3	3	3	4	3	3	66			
22	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	5	3	3	3	4	3	3	73			
23	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	4	5	4	3	4	4	3	3	68			
24	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4	4	3	3	3	4	3	70			
25	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	2	3	4	3	3	3	62			
26	3	3	3	4	4	4	3	4	3	4	4	4	3	5	3	3	2	3	2	4	68			
27	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	3	3	3	3	3	3	73			
28	3	3	3	3	4	2	3	3	3	3	2	3	5	2	3	4	3	3	1	59				
29	3	3	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4	4	3	3	69			
30	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	4	3	2	3	2	2	62			
31	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	1	2	2	2	1	2	67			
32	3	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	5	3	2	2	2	3	2	64			
33	3	4	3	4	4	4	3	4	3	4	4	3	4	4	3	3	3	3	3	2	68			
34	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	5	2	2	2	2	1	2	66			
35	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	1	2	2	2	1	2	56			
36	3	3	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3	5	3	4	3	4	3	1	69			
37	3	3	3	3	4	2	3	3	3	3	4	2	3	5	3	4	3	4	3	3	64			
38	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	1	2	3	4	3	3	3	70			
39	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4	3	2	1	2	4	2	64			
40	3	4	3	3	4	4	3	3	4	3	4	4	3	3	4	3	2	3	4	2	66			
41	4	4	3	4	3	4	4	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	3	2	2	68			
42	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	4	3	2	4	3	4	4	3	66			
43	4	3	4	3	4	3	3	3	4	3	4	3	3	2	1	2	1	2	3	3	58			
44	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4	3	4	3	4	4	3	66			
45	3	3	3	4	4	4	3	4	3	4	4	4	3	3	1	2	4	2	2	1	61			
46	3	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	75			
47	3	4	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	65			
48	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	4	4	4	66			
49	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	4	3	4	4	3	66			
50	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	3	4	3	65			
51	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	2	4	2	3	1	58			
52	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	61			
53	3	4	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	63			
54	3	4	3	3	4	2	3	3	3	3	4	2	3	4	3	3	4	3	3	4	64			
55	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	72			
56	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	60			
57	4	4	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4	3	3	3	3	3	3	69			
58	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	63			
59	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	64			
60	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	1	2	3	4	3	3	3	60			
61	3	4	3	3	4	3	4	3	4	3	4	3	3	3	3	3	2	3	2	4	64			
62	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	60			
63	3	3	2	4	2	2	4	3	4	4	4	3	1	3	2	3	4	3	3	1	58			
64	3	3	3	3	1	3	4	3	3	3	4	3	4	3	4	4	3	4	3	3	64			
65	4	2	1	2	4	3	2	3	4	2	3	1	2	2	4	3	2	3	4	2	53			
66	2	3	2	3	2	3	2	2	3	3	3	3	3	1	1	2	2	2	1	2	45			
67	3	3	1	3	2	4	1	2	3	3	4	4	4	3	3	2	2	2	3	2	54			
68	3	3	1	3	2	4	1	2	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	2	58			
69	2	2	3	3	2	3	2	3	3	2	4	3	3	2	2	2	2	2	1	2	48			
70	2	2	2	2	4	3	4	3	1	3	2	3	3	2	1	2	2	2	1	2	46			
71	4	2	1	2	4	2	3	2	3	4	3	2	3	4	3	2	4	2	3	1	54			
72	3	3	3	3	1	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	62			
73	3	3	3	3	1	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	59			
74	3	3	3	3	1	3	4	3	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	4	65			
75	3	3	3	3	1	3	4	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	62			
76	3	3	3	3	1	3	4	3	4	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	62			
77	3	3	3	3	1	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	60			
78	3	3	3	3	2	4	4	3	3	3	4	3	4	3	4	3	4	3	3	3	65			
	248	256	243	249	255	253	255	248	262	254	277	252	266	297	221	235	229	234						

Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas				Aggressive Driving			
Aitem	Korelasi	Sig	Keterangan	Aitem	Korelasi	Sig	Keterangan
1	0.685	0.000	Valid	1	0.343	0.002	Valid
2	0.609	0.000	Valid	2	0.442	0.000	Valid
3	0.789	0.000	Valid	3	0.432	0.000	Valid
4	0.568	0.000	Valid	4	0.442	0.000	Valid
5	0.690	0.000	Valid	5	0.359	0.001	Valid
7	0.561	0.000	Valid	6	0.157	0.167	Tidak Valid
8	0.506	0.000	Valid	8	0.250	0.026	Valid
9	0.799	0.000	Valid	9	0.462	0.000	Valid
10	0.683	0.000	Valid	10	0.307	0.006	Valid
11	0.594	0.000	Valid	11	0.330	0.003	Valid
13	0.775	0.000	Valid	13	0.172	0.129	Tidak Valid
14	0.842	0.000	Valid	15	0.340	0.002	Valid
15	0.654	0.000	Valid	16	0.212	0.060	Tidak Valid
16	0.724	0.000	Valid	17	0.363	0.001	Valid
17	0.680	0.000	Valid	18	0.134	0.238	Tidak Valid
18	0.664	0.000	Valid	19	0.401	0.000	Valid
20	0.777	0.000	Valid	20	-0.002	0.989	Tidak Valid
23	0.716	0.000	Valid	21	0.377	0.001	Valid
24	0.644	0.000	Valid	23	0.259	0.021	Valid
25	0.068	0.553	Tidak Valid	24	0.704	0.000	Valid
26	0.085	0.458	Tidak Valid				
R = 0,935				R = 0,625			

Correlations Kecelakaan Lalu lintas

Correlations

		TotalX
TotalX	Pearson Correlation	1
	N	78
X1	Pearson Correlation	,685**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
X2	Pearson Correlation	,609**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
X3	Pearson Correlation	,789**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
X4	Pearson Correlation	,568**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
X5	Pearson Correlation	,690**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
X7	Pearson Correlation	,561**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
X8	Pearson Correlation	,506**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
X9	Pearson Correlation	,799**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
X10	Pearson Correlation	,683**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78

** . Correlation is significant at the 0.01 level

Correlations Kecelakaan Lalu lintas

Correlations

		TotalX
TotalX	Pearson Correlation	1
	N	78
X11	Pearson Correlation	,594**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
X13	Pearson Correlation	,775**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
X14	Pearson Correlation	,842**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
X15	Pearson Correlation	,654**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
X16	Pearson Correlation	,724**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
X17	Pearson Correlation	,680**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
X18	Pearson Correlation	,664**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
X20	Pearson Correlation	,777**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
X23	Pearson Correlation	,716**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
X24	Pearson Correlation	,644**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
X25	Pearson Correlation	,068
	Sig. (2-tailed)	,553
	N	78
X26	Pearson Correlation	,085
	Sig. (2-tailed)	,458
	N	78

** . Correlation is significant at the 0.01 level

Correlations *aggressive driving*

Correlations

		TotalY
TotalY	Pearson Correlation	1
	N	78
Y1	Pearson Correlation	,343**
	Sig. (2-tailed)	,002
	N	78
Y2	Pearson Correlation	,442**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
Y3	Pearson Correlation	,432**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
Y4	Pearson Correlation	,442**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
Y5	Pearson Correlation	,359**
	Sig. (2-tailed)	,001
	N	78
Y6	Pearson Correlation	,157
	Sig. (2-tailed)	,167
	N	78
Y8	Pearson Correlation	,250*
	Sig. (2-tailed)	,026
	N	78
Y9	Pearson Correlation	,462**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
Y10	Pearson Correlation	,307**
	Sig. (2-tailed)	,006
	N	78
Y11	Pearson Correlation	,330**
	Sig. (2-tailed)	,003
	N	78

** . Correlation is significant at the 0.01 level

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Correlations *aggressive driving*

Correlations

		TotalY
TotalY	Pearson Correlation	1
	N	78
Y13	Pearson Correlation	,172
	Sig. (2-tailed)	,129
	N	78
Y15	Pearson Correlation	,340**
	Sig. (2-tailed)	,002
	N	78
Y16	Pearson Correlation	,212
	Sig. (2-tailed)	,060
	N	78
Y17	Pearson Correlation	,363**
	Sig. (2-tailed)	,001
	N	78
Y18	Pearson Correlation	,134
	Sig. (2-tailed)	,238
	N	78
Y19	Pearson Correlation	,401**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78
Y20	Pearson Correlation	-,002
	Sig. (2-tailed)	,989
	N	78
Y21	Pearson Correlation	,377**
	Sig. (2-tailed)	,001
	N	78
Y23	Pearson Correlation	,259*
	Sig. (2-tailed)	,021
	N	78
Y24	Pearson Correlation	,704**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	78

** . Correlation is significant at the 0.01 level

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Correlations

		Y	X
Pearson Correlation	Y	1,000	,535
	X	,535	1,000
Sig. (1-tailed)	Y	.	,000
	X	,000	.
N	Y	78	78
	X	78	78

Reliability Kecelakaan Lalu lintas**Item Statistics**

	Mean	Std. Deviation	N
X1	3,10	,831	78
X2	3,08	,818	78
X3	3,12	,738	78
X4	3,36	,534	78
X5	3,40	,610	78
X7	3,08	,864	78
X8	3,13	,652	78
X9	3,21	,652	78
X10	3,37	,605	78
X11	3,32	,592	78
X13	3,21	,543	78
X14	3,17	,612	78
X15	3,35	,621	78
X16	3,15	,605	78
X17	3,23	,481	78
X18	3,31	,542	78
X20	3,31	,610	78
X23	3,12	,738	78
X24	3,22	,617	78

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,935	19

Reliability *Aggressive Driving***Item Statistics**

	Mean	Std. Deviation	N
Y1	3,18	,474	78
Y2	3,28	,553	78
Y3	3,11	,698	78
Y4	3,19	,482	78
Y5	3,25	,954	78
Y8	3,28	,659	78
Y9	3,18	,500	78
Y10	3,35	,556	78
Y11	3,25	,493	78
Y15	3,23	,619	78
Y17	3,80	1,091	78
Y19	3,01	,670	78
Y20	2,95	,783	78
Y21	3,00	,716	78
Y23	3,04	,808	78
Y24	3,43	6,729	78

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,625	16

Uji Normalitas

NPar Tests

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		X	Y
N		78	78
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	3,206	3,205
	Std. Deviation	,4126	,3112
Most Extreme Differences	Absolute	,129	,111
	Positive	,127	,098
	Negative	-,129	-,111
Kolmogorov-Smirnov Z		1,139	,983
Asymp. Sig. (2-tailed)		,149	,288

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Uji Linieritas

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
X * Y	Between Groups	(Combined)	5,618	14	,401	3,376	,000
		Linearity	3,749	1	3,749	31,535	,000
		Deviation from Linearity	1,869	13	,144	1,210	,294
	Within Groups		7,489	63	,119		
Total			13,107	77			

Uji Multikolinieritas

Coefficients^a

Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	X	,807	1,807

a. Dependent Variable: Y

Regression

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
Y	3,205	,3112	78
X	3,206	,4126	78

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,535 ^a	,286	,277	,2647

a. Predictors: (Constant), X

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1,912	,236		8,088	,000
	X	,403	,073	,535	5,518	,000

a. Dependent Variable: Y

Descriptives

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
TotalX	78	45	83	67,45	8,448
TotalY	79	3	77	62,95	9,129
Valid N (listwise)	78				

Validitas Tampang

Frequency Table

Penampilan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Baik	73	93,6	93,6	93,6
	Cukup	5	6,4	6,4	100,0
	Total	78	100,0	100,0	

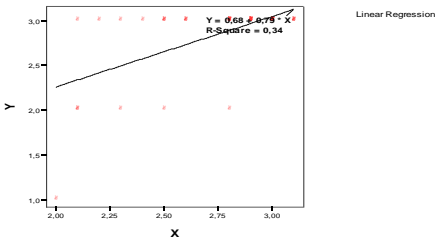
Bahasa

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Baik	68	87,2	87,2	87,2
	Cukup	6	7,7	7,7	94,9
	Kurang	4	5,1	5,1	100,0
	Total	78	100,0	100,0	

Ukuran

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Baik	72	92,3	92,3	92,3
	Cukup	3	3,8	3,8	96,2
	Kurang	3	3,8	3,8	100,0
	Total	78	100,0	100,0	

Uji Linieritas



Surat Ijin Penelitian



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
Jalan Veteran, Malang 65145, Indonesia
Telp. (0341) 575755; Fax (0341) 570038
Website : www.fisip.ub.ac.id Email : fisip@ub.ac.id

Malang, 12 JUL 2017

Nomor : 1226 /UN.10.F11.05.01/AK/2017
Lampiran : -
Perihal : **Permohonan Ijin Penelitian Skripsi**

Kepada Yth:

Direktur Utama Pt Selamat Sugeng Rahayu

**Jl. Surabaya - Krian KM.25, Sidorejo, Krian, Sidorejo, Krian,
Kabupaten Sidoarjo**

Dalam rangka menempuh mata kuliah **Skripsi** yang merupakan syarat wajib dipenuhi oleh setiap mahasiswa **Program Studi Psikologi** Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Brawijaya Malang, maka kami mohon dengan hormat kesediaan Bapak/Ibu mengijinkan mahasiswa kami:

Nama : M Farid Ansyori
NIM : 135120301111030
Jenis Kelamin : Laki-Laki
Prodi/ Peminatan : Psikologi / Psikologi Industri Organisasi
Alamat/ Telp : Jl. Raya Taman Pinang Indah Blok F No 10, Sidoarjo/
081333394338
Judul Skripsi : Hubungan Antara Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu
Lintas Dengan Aggressive Driving Pada Pengemudi
Bus Po Sumber Group
Tujuan : Pengambilan Data untuk Penelitian Skripsi


Demikian permohonan ini, atas perhatian dan kerjasama yang baik disampaikan terima kasih.



Dekan,
Wakil Dekan Bidang Akademik,

Dr. Kholifah, M.Si., Ph.D
NIP. 19760918 200501 2 001

Surat Ijin Penelitian



P.O SUMBER GROUP
 Jalan. Surabaya - Krian KM.25, Sidorejo, Krian,
 Kabupaten Sidoarjo, Jawa Timur 61262
 Telepon: (031) 8973558
 Website: www.sumbergroupbus.com

SURAT KETERANGAN
 No: 178/SG-SDJ/DRT/VII/09


Yang bertanda tangan di bawah ini Direktur utama PT Selamat Sugeng Rahayu,
 menerangkan bahwa :

Nama : M Farid Ansyori
 NIM : 135120301111030
 Universitas : Brawijaya Malang
 Fakultas / Jurusan : Fakultas Ilmu Sosial Ilmu Politik / Psikologi

Adalah benar telah melakukan pengumpulan data dan penelitian di PT Selamat Sugeng Rahayu (PO Sumber Group) dengan judul " Hubungan Antara Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Aggressive Driving Pada Pengemudi Bus Po Sumber Group " Penelitian dimulai sejak tanggal 21 Oktober 2017 sampai dengan tanggal 25 November 2017, dan telah pula membahas materi hasil penelitiannya dengan pihak direksi PT Selamat Sugeng Rahayu.

Demikian surat keterangan ini dibuat dengan sebenarnya, untuk digunakan seperlunya

Hormat Kami,
 PT Selamat Sugeng
 Rahayu


SETYAKI SASONGKO
 Direktur Utama

